

Tunisia...Bicilindrici nel deserto Ottobre 2005

Racconto di viaggio di Luciano Martorella

data: 29 Ottobre 5 Novembre 2005

Paese: Tunisia

Nome del Viaggio: Bicilindrici nel Deserto

tipologia: fuoristrada

Km. totali percorsi: 1.900

Km di fuoristrada: 500

fotogallery

prossima partenza

Sabato-Domenica 29-30 ottobre Sulla nave sembra di essere su una tappa di trasferimento della Parigi-Dakar. Gente col giubbotto KTM chiacchera con altri gruppi con giubbotti sponsorizzati. La pancia della nave è stipata di moto, carrelli, camion, motrici da competizione, auto 4x4, mezzi di soccorso e perfino un autobus di linea.

Si respira aria di Africa già da qui.

Ci vorrà più di un'ora per far scendere tutti i mezzi dalla nave, una volta a sbarcati a Tunisi. Fatto il pieno con la benzina che costa la metà di quella italiana, ci aspetta un trasferimento di circa 90 km.

Oltre al nostro gruppo, che farà fuoristrada, ci sono due coppie, entrambe su moto BMW, e Emilio, la loro guida, a cavallo di un Honda Varadero.

La vera vacanza inizia la notte di domenica. Siamo ad Hammamet, nell'equivalente di un nostro pub sulla spiaggia.

Abbiamo lasciato l'albergo con un rischiosissimo taxi per raggiungere il centro della città.

Il locale è protetto dalle mura della Casbah, la cittadella vecchia, ma siamo all'aperto. Le lampade a combustione illuminano fiocamente l'ambiente.

Tutt'intorno c'è una specie di panca longitudinale al muro, dove ci si può sedere sui cuscini. Oppure sdraiarsi sulle scale, dove sono stati piazzati tappeti e poggiaschiena. I colori caldi aiutano a rendere l'ambiente più accogliente.

Ci si conosce, si inizia a rallentare il ritmo.

Sapore di tè verde con pinoli, di tabacco alla mela fumato dal narghilè. Tutt'intorno facce rilassate e chiacchericcio sommesso. Musica araba a basso volume, piacevole da sentire, sembra attutire i rumori.

C'è calma. Lunedì 31 ottobre

Partiamo presto, con la nebbia.

I chilometri da fare oggi sono tanti. Attraversiamo Hajeb El Hayoun, Bir El Hafey e Gafsa. Verso mezzogiorno facciamo il primo approccio alla guida fuoristrada, e finalmente lasciamo l'asfalto.

Cercando una pista e trovandola ormai asfaltata, le nostre guide Filippo e Benvenuto improvvisano un fuori-pista, cercando di farci prendere mano con gli sterrati con cui dovremo convivere durante questa avventura. Il suolo qui è compatto, facile da guidare per chi ha un po' di esperienza.

Alla prima sosta veniamo letteralmente assaliti da una guida locale, che vuole assolutamente portarci a vedere le Gole del Seldja, "del colpo di sciabola". Masticando un po' di italiano e mescolandolo inconsciamente col francese, l'affannata guida ci convince ad andare, così ci facciamo anche un paio di foto nella splendida gola fra le montagne.

Benvenuto, armato con la sua macchina fotografica professionale, sale come passeggero dell'improbabile Motobecane giù per una ripida discesa verso il rigagnolo fangoso che esce dal centro della gola.

E' l'occasione per Emiliano per imparare la guida fuoristradistica, anche se come inizio il terreno è un po' infido, senza una pista ben tracciata.

Le gole naturali si rivelano uno spettacolo di cui ne valeva la pena. La guida ci fa passare attraverso la claustrofobica fessura naturale del "colpo di sciabola", dove le protezioni sotto il giubbotto passano a malapena. Strisciamo dall'altra parte.

Al di là del passaggio due tunisini riposano sdraiati all'ombra delle creste rocciose sulla terra compatta. Sarà forse il Ramadan in corso che li costringe al dolce far niente.

C'è calma.

Patteggiamo 8 dinari alla guida improvvisata, e ripartiamo girovagando per la piana che si stende sotto le pareti rocciose a nord di Metlaoui.

Entrando e uscendo dalle piste, percorriamo il fondo di un torrente in secca, dove il terreno compatto si alterna alla sabbia in un tortuoso zigzagare.

Con l'aiuto delle tracce sul GPS, le guide ci fanno puntare verso le montagne, dove una strada lastricata di cemento su inerpica tra gli strapiombi delle creste naturali. E' la pista di Rommel, costruita dal generale nazista per attraversare il paese. La vista è mozzafiato, i tornanti sono stretti e ripidi, ma con le moto guidare qui è quasi un piacere.

Al valico uno stop forzato dovuto ad una maleducata comitiva di francesi che ha bloccato la strada con numerosi fuoristrada, e sta tenendo una discussione sulle prossime tappe. Ci ignorano bellamente.

Buon viso a cattivo gioco. Ne approfittiamo per fare delle foto ad un bellissimo falco che dei ragazzi tunisini hanno addestrato e che tengono legato ad una corda. Lo sguardo del rapace è vigile, attento. Filippo arrischia anche di permettere che l'animale gli si aggrappi al braccio scoperto.

Quando ripartiamo cerchiamo di impolverare gli ultimi francesi che - pare a malavoglia - stanno sgombrando la pista. Il deserto non è poi così grande.

Entrare in un'oasi è un passaggio subitaneo, quasi inaspettato.

Un momento prima stia guidando in una piana sassosa tra le montagne, dove gli arbusti secchi sembrano lottare contro la morte per siccità, e l'istante dopo ti ritrovi stupito sotto due fitte filari di palme, dove perfino un timido sottobosco ricopre il terreno sabbioso.

Siamo entrati nell'oasi di montagna di Mides, dove il verde cresce di fianco a un autentico canyon. In fondo ad esso un ruscello rumoreggia nella spaccatura sinuosa della roccia.

Parcheggiamo e ci facciamo ospitare in una specie di bar di paese, dove l'insegna scritta a mano recita "Acqua minerale - Caffè - Tè alla menta".

Nell'ampio piazzale antistante, dove il sole acceca solo con il riflesso, campeggiano alcune bancarelle cariche di rose del deserto e altri minerali appariscenti. Su una corda sono appese dei coloratissimi turbanti di cotone, sollevati dalla brezza che soffia nella gola.

L'immediata impressione è di venire accolti come ospiti, non come dei semplici avventori. Complice il fatto che la nostra organizzazione non è nuova di questo posto.

I tunisini hanno attrezzato un angolo all'ombra di una palma, due sedie di plastica e dei tappeti per sdraiarsi. Lo usano nei momenti di pace, quando non hanno clienti.

Durante tutta la nostra sosta, il massimo del movimento si ha quando un amico dei gestori viene a trovarli cavalcando uno di quei onnipresenti Motobecane.

Pranziamo sardo però, la borsa frigo contiene pecorino, pancetta, pane carasau e dell'ottimo Cannonau.

Prima del tramonto ripartiamo, separandoci dal gruppo degli stradali.

Tornando alle pendici della catena montuosa di Redeyef, cerchiamo un'altra pista in quel vasto pianoro

Una volta trovata, cavalcheremo veloci su un fondo liscio e battuto, con il rosso del sole morente dritto negli occhi

Il miglior modo per togliersi quel poco di polvere dalla pelle sarà quello di fare un tuffo notturno nella piscina dell'albergo, una volta arrivati a Tozeur. Martedì 1 novembre

Entriamo nel Chott El Jerid nel primo mattino.

Filippo ferma la macchina nel bel mezzo del niente, e ci invita a provare a curvare stando in piedi sulle pedane, viaggiando sulla superficie del lago di fango secco.

Lo spazio è immenso, l'orizzonte lontano. Praticamente nessun ostacolo per chilometri.

Sotto quello che sembra una superficie compatta di terra, si nasconde uno strato di fango estremamente viscido e appiccicoso, ma la moto non sembra risentirne poi tanto.

Ripartiamo, ma non prima essere stati presi di mira e assaliti da due tunisini arrivati da chissà dove, che vogliono venderci pietre e altri prodotti naturali.

Lasciamo disegnate le tracce delle nostre moto.

Inoltrandosi più nell'interno, la macchina incontra maggiori difficoltà a rimanere in trazione. Ancora poche centinaia di metri, che il fango affiora sulla superficie del Chott.

Ci fermiamo, e mentre Emiliano riesce ad appoggiare la sua Africa Twin sul cavalletto, io non ce la faccio a scendere senza dover sdraiare la moto. Rimango quindi in sella, riuscendo a sgonfiare le gomme per aumentare l'impronta a terra. Osservo impotente Benvenuto e Emiliano spingere il nostro 4x4 verso la direzione da dove siamo venuti, per uscire da quella zona fangosa. Fatico perfino a mantenere la moto in piedi, gli stivali scivolano come sull'olio.

La decisione è quella di aggirare i punti più fangosi scendendo a sud-ovest, mantenendosi per un po' paralleli alla strada asfaltata.

Facciamo una breve sosta di rito alla casa dei parenti di Luke Skywalker sul pianeta Tatooine, e dopo qualche chilometro percorso a gas aperto, ci addentriamo verso sud.

Il paesaggio cambia, dall'unico piano infinito spuntano dolci rilievi e conche.

Una pista attraversa questi rilievi, e Filippo ci apre la strada inoltrandosi verso sud.

Ci accorgiamo troppo tardi che il Chott è allagato. Le tracce non recenti di fuoristrada sono alte anche fino ai fianchi della moto, e sotto la sottilissima crosta secca si nasconde il fango più bastardo.

Le ruote tassellate si riempiono subito, la moto inizia a sbandare.

Prima che me ne possa rendere conto, mi ritrovo a scivolare su un fianco. La moto è caduta, e sta slittando sul fango staccandosi da me.

Mi rialzo con difficoltà, c'è fango dappertutto. Vedo che anche Emiliano, un centinaio di metri di fronte a me, è caduto nella stessa maniera.

Cerco di rialzare la moto, impresa affatto semplice. Il piede di spinta mi scivola indietro, l'altro non riesco a puntarlo bene. Ma un poco alla volta la moto è dritta e appoggiata stabilmente sul cavalletto.

La leva del cambio è piegata, girata di 180 gradi. Una volta agguantata, scopro che si può rimettere in forma facilmente, merito del ferro dolce di cui è fatta.

Ho appena imparato che le zone bianche del Chott, rese luccicanti dal sale, non sono poi più compatte del resto del miscuglio terra/fango. Anzi.

Le foto con noi due sporchi di fango che ci indichiamo a vicenda sono di rito, una volta sulla prima terra ferma.

Dopo la caduta, si avanza più cauti, a velocità bassissima. Un paio di volte mi ritrovo a guidare mentre il mio Transalp si mette di lato, scivolando ad attrito zero. In questi casi non bisogna assolutamente toccare il gas. Staccare la frizione aiuta a rendere stabile il mezzo.

Filippo centra in pieno con il Navara la parte più profonda di una conca fangosa, alzando un muro liquido di color marrone. Per non fermarsi e rimanere bloccati, i due sardi procedono completamente alla cieca, cercando di regolarsi guardando dal finestrino il bordo della pista. Filippo dimostra così di avere del buon sangue freddo.

Le foto del Navara sporco di fango sono di rito, anch'esse.

La pista si fa via via più compatta. La tensione si allenta, e l'andatura si alza.

Inizia quindi un divertente susseguirsi di larghi tratti di pista con delle escursioni fuori dalle vie battute.

Procediamo affiancati nel deserto del Chott, distanziati di parecchi metri dietro la macchina che ci porta a sud/sud-est in direzione dell'asfalto.

Qui si può improvvisare senza rischiare troppo. I cespugli sono abbastanza radi da poter zigzagare in tutta sicurezza.

Ogni rampa in discesa è superabile senza troppo impegno.

Mi fermo a fare una foto e a mettere un waypoint nel GPS e faccio andare avanti Emiliano. Dopo meno di un minuto mi lancia all'inseguimento. Lo intravedo prima di scendere in una depressione, e una volta salito in cima non lo vedo più.

Pensando che avesse accelerato l'andatura, continuo sulla pista, ma non vedo più la polvere in sospensione. Mi volto e vedo l'Africa Twin di Emiliano procedere su una pista che ho incrociato, sulla sinistra.

Ora è solo questione di rallentare e tornare indietro fino al bivio.

Purtroppo la pista è stretta, e sto per entrare in uno dei tanti punti invasi dalla sabbia.

Cerco di togliere velocità al Transalp senza perdere stabilità, ma la moto inizia ad andare dove vuole. Assecondo le imbarcate del manubrio, e apro di nuovo il gas per renderla più stabile, ma sono diretto verso il bordo della pista.

La moto salta violentemente, io con lei, uscendo di pista e letteralmente volando sopra uno dei cespugli di questa landa. Riesco a non far cadere la moto appoggiando tutto il peso sulla gamba destra, e con un ulteriore sforzo la riporto verticale. Il motore si è già spento.

Sento lo scarico dell'Africa allontanarsi nel deserto prima che la polvere che ho sollevato si depositi. Ho il cuore che martella, sono contento di essermela cavata così. Quasi rido nel casco.

Metto in moto e dò gas. La moto affonda subito con il posteriore, la catena fa un brutto rumore sfregando contro i rami del cespuglio, come una motosega.

Scendo e cerco velocemente di riempire il vuoto sotto i tasselli trattori, ma invano. Ormai il silenzio è completo. Non si sentono più motori.

Con tutta la calma che riesco a recuperare, scatto una foto per immortalare la situazione, e rifletto.

Inizio a togliere la sabbia da sotto la pancia della moto (il paramotore di alluminio è praticamente appoggiato) e davanti alla ruota anteriore. Inclino la moto e riempio il buco fatto dalla ruota posteriore.

Provo a ripartire, facendo più leva possibile con gli stivali e spingendo forte sul manubrio. Dopo un po' di sgasate e gioco di frizione, la moto si muove.

Perdo un altro minuto buono cercando di fare manovra sulla strada sabbiosa e tornare indietro. In tutto saranno passati quattro o cinque minuti da quando sono stato catapultato sul cespuglio.

Ancora nulla all'orizzonte.

Decido di cercare a vista la pista perpendicolare e di avviarmi in quella direzione, ma non sono sicuro di quale sia. Mi fermo e valuto la possibilità di salire sulla cresta più vicina per avere una visuale maggiore, e affidarmi sulla traccia GPS per tornare eventualmente sui miei passi.

Per fortuna, in quel momento, Filippo e Benvenuto arrivano di gran carriera suonando ripetutamente il clacson.

Sono salvo.

Il resto della pista è sempre più difficile. I tratti sabbiosi aumentano, la strada si fa sempre più tortuosa, le curve sempre più strette. I folti arbusti si avvicinano al bordo della pista. La stanchezza aumenta, è più facile sbagliare.

La comparsa di pali dell'energia elettrica all'orizzonte ci conforta. Siamo arrivati all'asfalto.

Incontriamo un accampamento locale. Filippo si ferma e sale sul cassone del pick-up, mentre noi ci fermiamo dietro a riprendere fiato.

Il sardo dispensa delle magliette usate a due ragazzini che sono arrivati di corsa dalle baracche, sotto l'occhio vigile di una donna. Filippo porge anche due bottiglie d'acqua. Ma i due bambini la riconsegnano decisi, noi ne abbiamo più bisogno, e poi c'è l'oasi. Saranno loro invece a regalarci invece due uova.

L'asfalto è una gioia, dopo la fatica della pista sabbiosa.

Le alte dune di confine a sud sono crestate da una fitta palizzata di canne, è il modo di contrastare l'avanzata del deserto. Alcuni vecchi si muovono sulla sabbia con carretti trainati da asini, con carichi di erba secca o datteri.

Siamo entrati nel sud della Tunisia.

E appare più evidente quando entriamo a Es Sabria, per cercare una pista non asfaltata che conduca a Douz. Le strade del paese sono coperte di sabbia, gli ampi spiazzoli fra le piccole case bianche sono pieni di vecchi detriti e mattoni. La sabbia è dentro le case.

Un gruppo di bambini ci incita ad impennare, simulando con le mani in gesto di tirare a sé il manubrio. Evidentemente li deludiamo, e decidono di lanciarsi addosso dei sassi. Acceleriamo subito l'andatura per schivarli, come ci era stato consigliato dalle nostre guide. Qui è una cosa comune. Non c'è cattiveria nei loro volti, è una specie di gioco.

Torniamo all'inizio del paese, la pista era sparita nella sabbia. Da quello che sembra un piccolo negozio, saluto i due occupanti con la mano guantata, una donna e un ragazzo.

Il ragazzo ha un cellulare con lo schermo a colori in mano

Arriviamo a Douz su asfalto e ci ricongiungiamo all'altro gruppo in un ristorante che ha i tavoli sul marciapiede della città. Finalmente possiamo sfoggiare delle moto sporche come si addice ad un gruppo fuoristrada.

Facciamo una sosta nella coloratissima piazza del mercato, e conosciamo Habib, il simpatico gestore di un piccolo ma ben stipato negozietto. "E' il negozio di Meoni", mi dice Benvenuto.

Dentro c'è di tutto, dalle magliette della Tunisia, col cammello che sorride e sembra baciarti con quei labbroni pelosi, alle figurine della Tunisia. Ci sono le stampe di Meoni e altri eroi dei rally africani, poster, pagine centrali di giornali attaccate alle vetrine.

Mentre Filippo e Habib sono in affari, ci godiamo un buon tè alla menta appartati dalla confusione del mercato.

Una volta riprese le moto, faticherò a trovare il folle, togliere gli abbaglianti e spegnere le frecce. Evidentemente i bambini hanno fatto festa.

Il sole scende all'orizzonte, il panorama si fa più montagnoso e la strada più tortuosa. Un veloce susseguirsi di curve strette mi fa sfruttare i tasselli più esterni delle Michelin T63, appoggiando il peso sulla pedana esterna nelle curve.

Arriviamo all'albergo di Matmata alla sera. Un veloce bagno in piscina e poi la cena a buffet.

La sera andremo al centro del paese, dove potremmo fumare un narghilè e prendere gli adesivi degli "amici del Sahara", quelli con il fennec. Mercoledì 2 novembre

Al mattino punto l'obiettivo della macchina fotografica all'interno di una stanza dell'hotel Sidi Driss di Matmata. Queste stanze hanno una particolarità: sono ricavate direttamente scavando nella roccia friabile della montagna. Sono le case troglodite di Matmata.

Entriamo nel "bar" e torniamo così nel pianeta Tatooine, sul set di un film di trent'anni fa, dove il giovane Luke incontrerà il comandante della Millennium Falcon in un bar affollato di alieni.

I tunisini sfruttano appieno questa fortunata eredità, il percorso dei vari locali è tappezzato di adesivi di "Star Wars".

Alcune scenografie vengono mantenute in vita ancora al solo scopo di attirare i turisti.

Prendiamo una pista poco più a est della città, che ci dovrebbe portare direttamente sulla pipeline. Il fondo è molto simile ad una strada sterrata nostrana. Si inerpica fra le montagne con delle curve dolci e ogni tanto è attraversata da una lingua di sabbia.

La tecnica per attraversare queste "conche" sabbiose è quella di spostare il peso sulla ruota posteriore, arcuando il corpo all'indietro, e di aprire il gas in modo fermo e deciso, mantenendo la moto oltre la velocità di galleggiamento.

Più la velocità è bassa, più la moto sarà sensibile all'attraversamento delle tracce lasciate dagli altri mezzi, imbarcandosi durante ogni salto di carreggiata.

Filippo ci consiglia di tenere ben strette le gambe attorno al serbatoio, e di alleggerire il più possibile l'avantreno.

Dopo un po' di allenamento, la sabbia non fa più paura.

Almeno fino a quando incontri la sabbia in un rettilineo.

I chilometri si susseguono. Periodicamente io e Emiliano ci fermiamo affiancati per dare più spazio alla macchina, e respirare così meno polvere.

L'ultimo tratto sabbioso è in salita. Filippo e Benvenuto sono scesi dal Navara, le macchine fotografiche puntate.

Dò gas, la moto scava nella sabbia, prende velocità, e sale decisa sulla collinetta. Ci meritiamo i complimenti di Filippo.

- La volta scorsa saremmo caduti tutti - ci incoraggia sorridendo.

Poco più in là incontriamo una Ford Fiesta che viene dalla pipeline. I tunisini a bordo chiedono a Filippo com'è la strada.

Lui cerca di scoraggiarli, dice che è brutta e sabbiosa.

I tunisini ringraziano e partono sorridendo.

Qui tutti fanno il fatto loro.

Definire Bir Soltane un "bar" è riduttivo.

Punto di ritrovo sulla pipeline, si presenta come una piccola costruzione eretta nel nulla, sul confine di un vasto deserto di sabbia e sassi.

Una volta entrati nella piccola porticina all'interno del patio, si passa in un accogliente spazio dove degli alberi verdi e

una tenda berbera creano ombre sulla sabbia soffice. La costruzione vera e propria è in cemento, con una specie di veranda coperta dalla paglia.

Assieme alle tipiche bancarelle di rose del deserto ed espositori di cartoline, salta agli occhi il chiassoso patchwork di poster, cartoline, adesivi, biglietti da visita e scritte col pennarello che ricoprono completamente le colonne bianche di cemento.

Bir Soltane è l'obbligato punto di incontro di migliaia di persone che vanno e vengono dal deserto: semplici turisti, sportivi o "esploratori" delle dune sahariane.

Beviamo un ottimo tè alla menta servito da un tuareg con il volto coperto dal tipico turbante.

Ora ci aspetta la pipeline.

Quando si dice "com'è piccolo il mondo". Sapevamo di incontrare Mirco - un'altra guida di FullMonty - e gli altri motociclisti che tornavano dal giro dell'Erg in mattinata, lungo la pipeline.

Ci siamo fermati per dare una mano a un gruppo di motociclisti italiani in panne. Uno di loro, cadendo con suo BMW 1200, ha crepato il coperchio valvole di un cilindro. Hanno già risolto, ci dicono, hanno riparato il danno con della pasta bicomponente.

E mentre stiamo per ripartire, arrivano uno ad uno i monocilindrici provenienti dall'Erg. E in breve, quel tratto di pipeline si riempie di moto, fuoristrada e di persone, come se fossimo in una piazza pubblica.

Passa un tunisino con il turbante omologato e il regolare motobecane. Ci vede fermi lì, passa a tutto gas e si alza in piedi sui pedali, sollevando approvazione e fischi dall'improvvisata platea.

Quello che tra loro chiamano il "nonno", un energico settantenne con i capelli bianchi, si avvia prima con la scusa di andare più piano degli altri.

A me non sembra affatto.

Con tutti i consigli che uno ti può dare per guidare sulla sabbia, è difficile dimenticarli tutti.

Io invece decido di farlo, ed entro in un "vascone" in piedi sulle pedane, intimorito dalla curva a sinistra, rimanendo sui 40 chilometri all'ora. Ho perso il ritmo dopo la pausa nella pipeline.

In una frazione di secondo mi sento sbattere a terra sulla sabbia, sulla destra. Il dolore è immediato, mi alzo in piedi ma mi ritrovo subito di nuovo a terra, ad annaspere per il dolore al fianco.

Dopo venti secondi sembra passato, e mi vedo impegnato a tirare su la moto, che ha la ruota anteriore profondamente piantata nella sabbia profonda.

Nessun danno, ma controllo per scrupolo le carene e il cupolino. Le plastiche da battaglia che ho montato su per questa avventura stanno reggendo in modo ineccepibile.

Riparto, stringendo i denti e aumentando l'andatura per raggiungere gli altri. Il dolore al fianco uscirà fuori solamente a freddo quando sono disteso, e mi terrà compagnia per quasi due settimane.

Sarà uno dei ricordi di questa avventura.

Arriviamo a Ksar Ghilane verso l'una di pomeriggio. Faccio un ingresso teatrale, vengo sorpassato da un motobecane mentre "spedalo" sulla sabbia a velocità ridicola per paura di qualche altro volo.

Metto da parte l'orgoglio, e mi gusto l'oasi che fino ad allora avevo visto solamente in cartolina.

Raggiungiamo la pozza d'acqua termale più grande, dove la spianata dei tavolini bianchi di plastica e i turisti che fanno compere ai negozietti fa sembrare di stare in un villaggio turistico in piena estate.

Il vero spettacolo è dietro il bar dei due Fathi. Al posto del mare, un oceano di dune rossicce si estende a vista d'occhio lungo tutta la linea dell'orizzonte. Il fortino di Ksar Ghilane si staglia a qualche chilometro di distanza, in mezzo a quel mare con fosse un'isola.

Un gruppo di dromedari in fila indiana sta attraversando quello spazio, diretti proprio al fortino. Numerose tracce di fuoristrada partono verso tre o quattro direzioni, per poi disperdersi fra i diversi percorsi possibili. Ogni duna crea un potenziale bivio.

La sabbia è sottilissima, e scendendo il dorso di una duna, i piedi affondano ben oltre la caviglia. La sento fresca al contatto con la pelle.

Mi riempio gli occhi di questo panorama mozzafiato, in bilico sul dorso di una duna. Sono venuto proprio per questo.

Sono qui, sul limitare dell'Erg, alle porte del Sahara, e ci sono arrivato su due ruote.

La velocità con cui ci si ambienta a Ksar Ghilane è sorprendente. Pranziamo a fianco alla pozza dove i turisti di tutta Europa sguazzano rumorosamente.

Il giovane gestore del bar conosce le altre guide di Full Monty, e gli porto i saluti da Andrea che non è potuto venire per motivi di lavoro.

Un signore italiano, con la moto targata Trapani, ci saluta da compatriota e, mettendosi il casco, ci dice che sta andando a cercare uno del loro gruppo. Che evidentemente si è perso tra le dune.

C'è una specie di pista battuta sulla direzione che ci separa dal fortino. E' stata percorsa da un qualche numero di mezzi, ma non è una vera pista. Attraversa direttamente le dune, piccole e ripide. L'idea iniziale di provare a fare la traversata in moto inizia a scemare, un po' per il ricordo della caduta, un po' per mancanza di supporto. Emiliano dice che da qui non si muove in moto.

Convinciamo Filippo e Benvenuto quindi a farci salire sul cassone del Navara e ad andare tutti al fortino, provando la traversata diretta in macchina.

Si parte. Passiamo un paio di punti critici, in cui il Navara non ce la fa di slancio ad arrivare alla cima della duna successiva, e le nostre guide sono costrette a improvvisare un po' di manovre.

Abbiamo il sole basso alla nostra sinistra, e questo fa sì che il colore del dorso delle dune cambi nettamente a seconda da dove lo si guardi, creando un doppio panorama mozzafiato.

Sto attaccato durante tutto il tempo alla barra nel cassone, ogni discesa è un brivido. Benvenuto grida chiedendoci se va tutto bene. Non potrebbe andare meglio.

In meno di mezz'ora approdiamo alla salita finale.

Sorseggiamo un tè alla menta dalla collinetta del fortino, godendoci un panorama ancora più spettacolare - se possibile - di quello che si può vedere dall'oasi.

Da qui si può vedere la pista diretta che abbiamo appena intrapreso, e quella che gira più a ovest aggirando il gruppo di dune.

Le due moto monocilindriche e il quad che erano sulla collina ripartono e si buttano a capofitto tra le dune, a velocità incredibile.

Il tunisino del piccolo caffè (in pratica è una stanza di paglia) chiede gentilmente un passaggio per tornare indietro: la sua giornata è finita, e gli risparmieremo il viaggio a piedi, visto che la carovana di dromedari è già ripartita alla volta dell'oasi.

Al ritorno Filippo decide di provare la pista ufficiale, e il viaggio è più tranquillo. Con Emiliano ci convinciamo a vicenda che su questa strada avremmo potuto provare a guidare con le nostre grosse moto.

Accompagno Benvenuto a fare le foto al tramonto sulle dune, mentre Filippo e Emiliano vanno a lavare il Navara che ancora si porta addosso ai segni del Chott.

Il bar del campeggio è ampio, e cerca di ricreare un po' di raccoglimento disponendo le panche attorno ad un tavolino.

Con la pancia piena, ci sdraiamo senza mostrare troppa decenza, e ci facciamo preparare un narghilè alla mela.

Beviamo l'ultima bottiglia di Cannonau, con Andrea e i suoi amici sloveni conosciuti sulla nave. Andrea ce ne offre un'altra di vino tunisino. Ci dice che questo viaggio è anche il regalo di compleanno di uno dei suoi figli.

Dormiamo in una tenda berbera, un tessuto di lana e pelo a mo' di soffitto e un'altra per porta, sei materassi con relative coperte, e una lampadina fulminata. Giovedì 3 novembre

La sveglia alle 6:30 suona quando siamo già tutti in piedi. Io ho dormito poco per i dolori al fianco, ogni volta che mi giravo nel sonno mi svegliavo.

Poi rovescio la seconda caffetteria quasi pronta che bolliva sul fornello, serviva per riempire il termos da usare durante il viaggio, spargendo il caffè dappertutto.

Perché partire?

Ho fatto le foto all'alba, il sole sembra deformato quando nasce dalle dune. La sabbia è fredda.

Dopo le foto di rito alla colonna Leclerc, alle porte di Ghilane, partiamo lungo la pista che ci porterà a Chenini.

Qui facciamo conoscenza con il tôle ondulé. I vasconi di sabbia fanno molta meno paura ora, anche perché la pista è molto ampia e rettilinea.

Prima di abbandonare per sempre le dune, durante una sosta di controllo scatta l'interruttore della follia. Uno sparuto gruppo di una diecina di piccole dune sembra invitare a metterci le ruote sopra

Parto senza dire nulla e salgo sulla prima lingua di sabbia che si espande sul terreno compatto, poi giro la moto ed entro fra le dunette.

Dò gas e salgo sulla prima, passandoci proprio al centro. Mi si presenta subito la parte in discesa, non la immaginavo così ripida. Con un filo di gas la scendo, ammortizzo l'atterraggio della ruota anteriore, e inizio a salire la duna successiva.

Perdo velocità, e non serve a niente spalancare il gas in seconda, la moto ora è quasi ferma. Mi insabbio.

E mancavano venti centimetri alla fine della duna, poi seguiva di nuovo il terreno compatto.

E mentre rido dentro il casco, facendo furiosamente cenno di non aiutarmi, ripenso a quanto fossi stato folle a pensare di arrivare al fortino con la moto passando sulla pista "direttissima"

Fatico non poco ad uscire di lì, e non credo che il motore mi abbia ringraziato mentre lo facevo salire di giri per scendere dalla sabbia più velocemente possibile.

La zona ad ovest dell'Erg è ugualmente desertica, ma gli arbusti, le tracce degli animali e le mosche lo rendono un po' più vivo.

Io e Emiliano siamo fermi aspettando che Filippo e Benvenuto aiutino un paio di tunisini che sono rimasti insabbiati con la loro macchina a qualche chilometro da lì. Emiliano non se l'è sentita di seguirli e tornare indietro con le nostre moto, e quindi siamo fermi qui a respirare un po' di deserto.

Il silenzio è pieno, ti riempie le orecchie.

Il cielo è limpido, ma non si suda, forse perché tira un impercettibile alito di vento.

Le mosche sembra siano attirato dall'ombra delle moto, dalle parti bianche della tuta di Emiliano e dalle nostre facce.

Controllo il GPS. Ho registrato tutte i tratti fatti in fuoristrada fino ad ora dal primo giorno.

Prima che ci fermassimo abbiamo incontrato due macchine fuoristrada bianche utilizzate dai tunisini per portare i turisti paganti a vedere il deserto. Andavano nella nostra direzione.

Ora non passa più nessuno. Questo aumenta la sensazione di vastità.

La radio gracchia, è Filippo e ci avverte che sta arrivando.

Abbiamo scoperto cos'è che ha corroso la vernice interna del cofano motore del Navara. La batteria nuova non ha il tubetto di sfiato del liquido, e il fondo irregolare ha fatto sì che un po' di acido fosse spruzzato nel motore.

Mentre Benvenuto prepara una fasciatura di emergenza per la batteria, Emiliano tira fuori dalla borsa un raccordo a L per batterie, rimasto lì da quando ha cambiato la batteria al suo BMW GS.

Incredibile, si è adattato alla perfezione. Tutto questo in pieno deserto

In tutto abbiamo percorso 64 chilometri di quel fondo corrugato.

Arriviamo all'asfalto. Ora tornanti e cunette si alternano su una divertente strada di montagna. Il paesaggio è simile a quello visto dalla strada di Rommel, ma qui le montagne rocciose sono più stratificate ed erose, molti simili ai famosi paesaggi dell'ovest americano.

Facciamo una sosta nella Chenini vecchia prima di pranzo.

Sorseggiamo il solito tè verde in un piccolo negozio dove contratteremo per dei tappeti di lana di pecora. Il ragazzo della bottega è felice perché oggi è finito il Ramadan, si può ricominciare a bere, a fumare e a "guardare le donne". Dentro la sua sgargiante camicia di Prada e i mocassini tirati a lucido, ci chiede di scambiare il nostro telefono cellulare col suo, basta che sia un Nokia, e ci darebbe anche un tappeto in cambio.

Solo Filippo sarebbe d'accordo: il suo cellulare si accende solo sbattendolo forte sul tavolo.

Niente scambio.

Pranziamo verso le tre di pomeriggio, lungo la strada che ci porta a nord, troviamo continuamente i negozi chiusi per via della fine del Ramadan.

Quella che una volta era una pecora è appesa ai ganci da macellaio sul bordo della strada. Il gestore ci pesa un chilo e mezzo di costolette su una vetusta bilancia a piatti e delle pietre come pesi. Il fumo dell'arrosto accentua la fame.

Antipasto, patate fritte, pane, carne e insalata tunisina per quattro persone, fanno 30 dinari. L'equivalente di poco più di quattro euro a persona per un buon pranzo.

Sul ciglio di quella che è una strada di grande comunicazione, puoi trovare la benzina di contrabbando della Libia. Nei dintorni dei paesi, ogni cinquanta metri un asse di legno regge una piramide variopinta di fusti di plastica. Un ragazzino riesce a badare tre o quattro di queste bancarelle artistiche, sonnecchiando nella baracca accanto.

Siamo a metà strada tra il nord occidentalizzato e il sud più povero.

L'arrivo a Sfax ci riporta velocemente nella realtà contemporanea. Le pubblicità sui grandi manifesti meccanici, i distributori di benzina, le insegne che pubblicizzano gli sconti per ogni nuovo GSM.

Albergo a quattro stelle, parco chiuso per i mezzi, servizio porta bagagli. Salutiamo polverosi gli altri ragazzi del giro stradale, che non vediamo dalla mattina di mercoledì, ma sembra da molto di più.

Siamo tornati. Venerdì 4 novembre

Assillati dalla partenza della nave, partiamo presto alla volta di Tunisi. Alle cinque e un quarto della notte ho potuto sentire il richiamo amplificato di un muezzin di qualche medina.

Facciamo tappa a El Jem, davanti al maestoso anfiteatro.

Torna Filippo dalla bottega di un antiquariato, dove ha preso per pochi dinari una chiave d'epoca completa di gigantesca serratura di ferro arrugginito, di quelle di una volta.

E poi c'è la nave, la nostra fida Carthage, e il viaggio di ritorno. Passiamo il pomeriggio a rievocare il viaggio, a scambiarci aneddoti e indirizzi e-mail.

E parliamo anche di un prossimo ritorno in terra d'Africa, al mal d'Africa non si sfugge…..