

EuropaAsia 2007- intorno al Mediterraneo

Bari - Palermo - Tunisi – Tozeur

Il primo contatto con il Nordafrica. Siamo arrivati nell'oasi di Tozeur. E piove. Il primo contatto del Ciquino con il deserto è stato decisamente umido. La Tunisia ci sembra a colpo d'occhio un Paese estremamente accogliente, dove la gente tira a campare a volte con poco, ma sempre col sorriso sulle labbra e col benvenuto nei confronti dei turisti e dei viaggiatori. La partenza, quest'anno, è avvenuta un po' alla chetichella: alle cinque e dieci del mattino abbiamo varcato il cancello di casa e abbiamo tirato dritti fino a Palermo quasi senza mai fermarci. 670 chilometri in circa 12 ore di viaggio, abbeveraggio e sbobba in corsa per non rischiare di essere lasciati a terra dal traghetto. Le operazioni di imbarco al porto di Palermo, infatti, non sono state delle più spedite e organizzate, ma ce l'abbiamo fatta. L'arrivo a Tunisi al mattino è stato piacevole, soprattutto in considerazione del fatto che era domenica e il traffico non si manifestava nella sua massima espressione. Come invece è stato al momento di lasciare la capitale per la prima tappa verso sud, quando abbiamo dovuto girare attorno a noi stessi in un unico grande ingorgo fumoso per un'ora a mezza, prima di trovare la strada per Le Kef. O El Kef, in arabo. Un posticino niente male, dove disordine e immondizia convivono allegramente con della gente calorosissima e delle vestigie romane e bizantine.

A casa di Haifa. Cerchi un internet e ti trovi a prendere il caffè a casa di qualcuno, succede così' a Le Kef. Haifa va pazza per Celine Dion, vuole andare in America a vedere un suo concerto, ce lo dice subito. Parlare di America in un posto dove le strade sono coperte di fango e di rifiuti non fa pensare alla statua della libertà e agli hamburger. L'America qui, per Haifa, è un qualunque posto dove vivere bene, uscire con gli amici, ascoltare la

musica e farsi corteggiare dai ragazzi. L'America è anche dove viviamo noi. E c'era anche molta America appesa alle pareti del Planet Food, il locale dove abbiamo passato la serata in compagnia di Haifa e dei suoi amici. Suo padre fa il camionista - non deve guadagnare male - e ha messo su una bella casa, con una stanza per ogni membro della famiglia, luminosa e pulita a con la tivvù satellitare. Da sopra il terrazzino, alla luce del tramonto, abbracciamo con uno sguardo tutta Le Kef, il suo antico quartiere ebraico, la Medina e la Casbah. Prima di andare via, lasciamo a Mohammed Amin, il fratellino di Haifa, un cappellino della Fidas, spiegandogli di che si tratta a dell'importanza di donare il sangue.

Verso il deserto. Kairouan è una città santa per l'Islam. E non in qualunque, ma addirittura la quarta in tutto il mondo mussulmano, dopo la Mecca, Medina e Gerusalemme. A parte questo è una caotica città orientale, avvolta nella polvere e nello smog, che racchiude dentro le proprie mura un nucleo antico pieno di negozietti di paccottiglia per turisti. L'impossibilità assoluta di bere una birra ci ricorda continuamente la sacralità del luogo. Ma non solo: anche Shakrid ce lo ripete continuamente mentre cerca di rassicurarci sul parcheggio della macchina in



strada da un lato, e rifilarsi come frettolosa guida della medina per un paio di dinari dall'altro. Ma ci sta bene e gli concediamo di farsi seguire in una corsa tra le numerose moschee e i negozi di tappeti. A sera siamo un po' stanchi per la guida e rinunciando alla vivace vita notturna della città (sì, è ironico). Al mattino, in piedi di buon'ora, tiriamo per duecento chilometri fino a Gafsa, accompagnati dalla pioggia e da un sospetto cigolio del cambio. La retromarcia si ingrana con difficoltà, dovremmo controllare l'olio del cambio ma non sappiamo da che parte cominciare. Lungo la strada guida anche per un po' Zivile, per buona pace del Ciquino e del suo passeggero. All'arrivo, Gafsa è la solita delusione: disordine; sporcizia ovunque, sordidi caffè senza l'ombra di una donna e le antiche mura

della Casbah usate come parcheggio e discarica. La maggiore attrattiva di Gafsa è la lussureggiante oasi che si estende a nord della città vecchia, ma i mucchi di immondizia riversati ai suoi margini ci fanno desistere da una visita. L'incredibile cordialità dei Tunisini, però, rende anche questo posto piacevole, e trascorriamo una buona parte del pomeriggio proprio in uno di quei sordidi caffè di cui sopra a fumare il nerghilè. Per la cronaca, Zivile è l'unica donna a sedere tra quei tavoli.

Tozeur e i suoi treni. è vero, qui a Tozeur c'è il treno. Però oggi porta principalmente turisti in visita alle gola nelle montagne dei dintorni e il fosfato estratto nelle miniere qui vicino. Il benvenuto alle porte del Sahara ci è stato dato da un cartello di pericolo per attraversamento di dromedari. E l'unico che abbiamo visto finora è proprio quella sagoma nera nel triangolo, ma ci accontentiamo. Gli autobus che riversano continuamente turisti e i convogli di Toyota superattrezzate da deserto hanno portato un po' di benessere in questo posto tra le sabbie del deserto. Oltre la solita



paccottiglia. E la cosa ci è stata ancora più evidente quando siamo scesi un po' oltre verso

il confine con l'Algeria, a Nefta tagliata fuori dalle rotte turistiche, dove una desolazione che mi ha ricordato Vukovar dopo la guerra di Jugoslavia ci ha fatto fare dietro front per Tozeur. Anche qui c'è un'oasi (cosa tutt'altro che rara nelle città del deserto) ed è mantenuta in uno stato decisamente migliore, tanto da essersi meritata un approfondito giro col Cinquino. La retromarcia quasi non si ingrana più, domani partiremo per l'attraversamento del Chott-el Jerid, il grande mare di sale, che è in realtà una depressione desertica con vaste distese saline, verso Gabes, sul mare. Incrociamo le dita.

Tozeur - Gabes - Tripoli

Km 2.000 dalla partenza

La nave del deserto. Tanto per cominciare, il chilometraggio sarà sempre approssimativo, dato che il contachilometri è rotto dalla partenza. Potrebbe sembrare una cosa superflua, se non si conta che il gagliardo non ha l'indicatore del livello della benzina e che il contachilometri è il solo modo per sapere l'autonomia residua della macchina. Vabbè, per ora ci arrangiamo, poi nel Sahara libico, dove pare ci sia un benzinaio ogni tre o quattrocento chilometri, vedremo. Ma veniamo a noi: eravamo rimasti alla partenza da Tozeur per la traversata del deserto di sale. E infatti ci siamo mossi di buon mattino, salvo essere fermati dopo un centinaio di chilometri dalla polizia, che ci comunicava che tutta la strada era allagata per le forti piogge e che avremmo dovuto fare un giro di quasi quattrocento chilometri per Gabes. Alla faccia del deserto! Mi era sempre parso azzardato il soprannome dato al cammello, come da titolo, ma qua ci vuole davvero il gommone, altro che cinquino! In compenso, la strada percorsa fino a sera ci ha regalato splendidi paesaggi di un altro deserto di sale più a nord, il Chott el Fejaji, e di piccole dune di sabbia da Douz a Matmata. È stato proprio lì che è avvenuto il primo incontro del terzo tipo: il cammello ha visto il Cinquino! E se l'è data a gambe. Peraltro, nota di carattere tecnico, abbiamo scoperto che il gobbutto artiodattilo è estremamente più competitivo della 500, almeno su terreno sabbioso.

Città di frontiera. Gabes ci delude. È un'anonima cittadina sul mare, e la cosa che apprezziamo di più sono i calamari ripieni che ci servono in una bettola al porto, per l'onesta cifra di due euro e mezzo a testa. La Tunisia, abbiamo scoperto, è un paese estremamente economico, e la si può davvero girare con quattro spiccioli in tasca se si ha un po' di spirito di adattamento. Da Gabes ci siamo spostati per il pernottamento a Ben Guerdane, un'anonima cittadina che ha l'unico pregio di trovarsi a breve distanza dal confine libico, di modo da poterlo raggiungere l'indomani di buon mattino. È un disordinato e polveroso agglomerato di case, trafficato quasi esclusivamente di vecchi furgoncini Peugeot tenuti su col fil di ferro. All'ora in cui arriviamo si sta smontando il mercato - decine di bancarelle che vendono perlopiù merce inutile di prove-

nienza cinese - mentre dalla piccola moschea echeggia il richiamo del muezzin. Ma l'ora della preghiera non interrompe la lunga giornata lavorativa delle piccole officine allineate lungo la strada, così ne approfittiamo per far dare un'occhiata alla retromarcia. Tralasciando le solite risate che la 500 suscita soprattutto in chi di macchine se ne intende, devo assolutamente tessere le lodi del minuto meccanico che ha risollevato le sorti del cambio, un ometto dal sorriso cordiale e dallo scarsissimo francese (cosa inusuale in Tunisia), nascosto sotto uno spesso strato di grasso che lasciava liberi solo due languidi occhi bianchi. A farla breve, gli sono bastati un paio di minuti, qualche goccia di olio sotto la leva del cambio per eliminare inquietanti cigolii e far tornare a funzionare la retromarcia. Neanche un soldo ha voluto, ma solo un'untuosa stretta di mano e un sorriso: un signore. Domattina, col Cinquino fiammeggiante, pronti a entrare nel regno del colonnello Gheddafi.

La quarta sponda. La frontiera di Ras El Jedir tra Tunisia e Libia scivola via piuttosto facilmente. Otteniamo subito le targhe libiche da applicare sopra quelle italiane e nel giro di un paio d'ore puntiamo le ruote verso Tripoli. Abbiamo subito un assaggio della guida dei libici, molto, molto diversa da quella dei tunisini, incredibilmente rispettosi delle regole e - soprattutto - del buonsenso. Il libico al volante no, lui corre come un forsennato, taglia la strada, fa inversione a U sul dosso proprio mentre arrivi e quando ti supera fa il pelo allo specchietto. Ma è chiaro che non c'è la minima traccia di ostilità tra automobilisti in questo, è solo il loro modo di guidare. Alcuni di loro, poi, per salutarci o per farci qualche foto in corsa, a momenti non fanno un frontale col camion che viene nell'altro senso. No, non siamo tranquilli alla guida, ma il nostro morale

è alto per l'ingresso in un nuovo paese che ci badiamo poco. E infatti ci ridiamo e scherziamo su, col clacson



che ha smesso di funzionare proprio qui dove

serve come i freni, e salutiamo tutti dai finestrini. Ho un tuffo al cuore, metto la mano nella tasca vuota: il mio portafogli non c'è. davanti agli occhi ho una visione, il portafogli sotto il cuscino nell'albergo di Ben Guerdane, in Tunisia. Inchiudo, prendo a pugni il volante della 500, comunico la tragedia a Zivile. I soldi, tutti i soldi che avevo con me, lasciati in albergo oltre il confine. Persi. Il visto libico consente un solo ingresso, e ci sono voluti quindici giorni per averlo, è fuori discussione passare di nuovo la frontiera, quand'anche ci fosse una sola speranza che il portafogli sia ancora sotto al cuscino e che nessuno abbia messo mani nella camera. Ripercorriamo i venti chilometri a ritroso verso il confine con un gruppo in gola, vediamo già la 500 sul primo traghetto per l'Italia e il viaggio finire appena iniziato. Ci precipitiamo al gabbiotto della polizia turistica, spiego tutto, dico che devo assolutamente tornare a Ben Guardane. Il poliziotto, lisciandosi i baffi, mi dice calmo di accomodarmi, ma io non sono per niente calmo. Mi spiega che non c'è alcuna possibilità di rientrare in Libia se esco, poi mi chiede il nome dell'albergo in cui ho lasciato i soldi. Glielo dico a testa bassa, senza neppure guardarlo negli occhi. Sento che fa una telefonata, ripete diverse volte il nome dell'albergo, lo guardo; lui abbassa e mi dice di aspettare. Che sta succedendo? Passano lunghissimi minuti, non possiamo comunicare più di tanto per via del suo scarso inglese. Poi squilla il telefono, parla a lungo, mi chiede quanti soldi c'erano nel portafogli, glielo dico e lui strabuzza gli occhi: qui è una somma immensa. Riattacca ancora e restiamo ad aspettare, cosa non so. Io sto per andare via, ma lui mi fa segno di restare ancora seduto. Squilla nuovamente il telefono, lui risponde e mi passa la cornetta. Una voce in francese dall'altra parte mi dice che ha in mano il mio portafogli: è il gestore dell'albergo. Mi spiega che c'è lì una persona mandata dal poliziotto e mi chiede se lo autorizzo a consegnargli il tutto. L'euforia mi annebbia la testa mentre ripeto: "oui, oui!". Ci vuole un'oretta circa finché il mio angelo custode arrivi al confine in taxi e mi consegna tutti i soldi, in cambio accetta solo il costo del taxi. Provo a mostrare la mia gratitudine anche al poliziotto, ma rifiuta garbatamente e, con la stessa flemma, dice: "Io ho aiutato te, e Dio aiuterà me". Inshalla. Fino a sera, sulla strada per Tripoli,

nell'abitacolo del Cinquino c'è una gioia nuova, e forse non soltanto per aver ritrovato i soldi e per poter continuare il viaggio, ma anche per aver scoperto che al mondo c'è ancora gente come questa.

Tripoli – Gadames – Mare di Sabbia di Ubari

Km 3.720 circa dalla partenza

Il colonnello coi Ray Ban. A Tripoli ci accoglie Fakhri. Fakhri è il fratello di Jamal, Jamal è il nostro uomo a Tripoli che ci aiuta a divincolarci dalle ferree norme libiche sulla circolazione degli stranieri. Ma Jamal è all'estero per lavoro, così è appunto suo fratello a ospitarci nella bellissima dépendance dell'agenzia. Lusso a go-go per noi abituati a bettole e stamberghe di quart'ordine. E' arrivato il momento di fare il primo bucato del viaggio, e non ci pensiamo due volte a stendere il filo dei panni nella stanza prima di uscire a spasso per la capitale. Va subito detto che Tripoli ha due facce, due volti che all'apparenza convivono insieme ma che, a quanto ci è parso di vedere, sono in latente contrasto fra loro: la città coloniale di impronta mussoliniana e magniloquente (oltre che straordinariamente familiare per noi), fatta di portici di travertino e linee pulite, e quella magrebina, della medina rumorosa e caotica, dei suq e dei minareti. In mezzo, come una cesura, la grande piazza Verde con le sue strade a quattro corsie per le parate e il palco presidenziale. Il colonnello quel giorno non c'è, ma ci osserva comunque da ogni angolo di strada, da quei cartelloni che lo ritraggono sorridente, talvolta in divisa, talvolta in jallabeya – la tradizionale tunica bianca – ma sempre, immancabilmente coi Ray Ban ben saldi sul naso. Nel quartiere "italiano", i bar in tipico stile nostrano vendono espresso e narghilè, i negozi gestiti da uomini sono affollati di avventori uomini, dal campanile-minareto della vecchia cattedrale i megafoni diffondono il richiamo del muezzin, mentre i piccioni cacano indisturbati sugli ultimi fasci superstiti dai cornicioni di un cortile neoclassico. La sensazione generale è di abbandono e decadenza, in contrasto con la fresca ariosità della piazza Verde e la vibrante vivacità della medina. Pare che sia espressa volontà del colonnello lasciar marcire quello che

resta del passato italiano; ci dicono che a Bengasi ne avremo una conferma. A ritorno a sera, la stanza era stata rassettata e tutti i nostri vestiti stirati e piegati.

Boys and girls. Ahmet è radioso mentre mi racconta della sua fidanzata. Dice che è abbastanza più giovane di lui e che è stata una



difficile conquista, ma ne è valsa la pena. Lui ha 27 anni e lei 21 – mi racconta – e quan-

do l'ha vista per la prima volta due anni fa ne è rimasto subito colpito. Ma non è che puoi abordare una ragazza così per strada, allora lui l'ha seguita per un po', finché lei non è entrata in un negozio (un posto più consono a scambiare due parole) le si è avvicinato e le ha dato il suo numero di telefono, dicendole che avrebbe tanto voluto che lei un giorno lo chiamasse. "Mi ha chiamato dopo quattro mesi, perché c'era finalmente un'occasione per incontrarci". Lei doveva accompagnare la sorella all'ospedale, così Ahmet poteva "casualmente" farsi trovare lì, tra tutta la gente in attesa, e scambiare due parole. Si sono piaciuti e hanno cominciato a frequentarsi. "In due anni ci siamo visti quattro volte, sempre con sua sorella o suo fratello". Ma un giorno lei ha una brutta notizia: suo padre – che ignora assolutamente la sua frequentazione con Ahmet – le ha trovato un fidanzato. Il racconto mi appassiona, e gli chiedo cosa è successo allora. "Non siamo mica nel medioevo! Io sono andato a trovare suo padre, mi sono presentato e gli ho chiesto se voleva incontrare mio padre. Lui all'inizio era un po' sorpreso, perché non aveva mai sentito parlare di me, ma io gli ho detto un po' della mia famiglia e allora ha acconsentito all'incontro". Due padri si sono incontrati e hanno parlato a lungo, e il padre di Ahmet è stato così bravo a convincere il padre di lei della serietà delle intenzioni di suo figlio. "E così ora siamo fidanzati" mi dice

mostrando un anello al dito "c'è stata una bella festa in cui io ero il solo uomo, ci pensi?, il solo uomo, e tra due anni ci sposeremo. Ora non dobbiamo più vederci di nascosto, possiamo persino stare insieme in casa... s'intende, a parlare e sempre con la porta aperta e qualcuno che passa e controlla" "Forte" gli faccio io "sai che potremmo fare? Perché non la chiami per domani sera e usciamo tutti e quattro, voi due, io e Zivile?" "Domani?! Nooo, ma mica è possibile così! Dobbiamo organizzare in anticipo, bisogna avere il permesso di suo padre, e lei si deve anche preparare. Possiamo fare per la settimana prossima"

La strada per il deserto. Partiamo di mattina presto per affrontare una lunga tappa fino a Gada-

mes e per evitare il traffico convulso di Tripoli, riempiamo tutte le taniche perché i



benzinai scarseggiano e a volte sono anche a secco. Osserviamo dal finestrino il paesaggio farsi brullo e sabbioso e l'aria calda e secca. Impieghiamo tutto il giorno per percorrere i 670 chilometri fino all'oasi del deserto, costeggiando spesso la vecchia carrozzabile italiana, su cui sopravvive ancora qualche cippo miliare. Ma ne vale la pena. Gadames è un posto di una bellezza travolgente. Non ci è difficile immaginare la piccola comunità italiana che l'abitava, scimmiettando un po' gli inglesi in sahariana mentre giocavano a fare i colonizzatori, costruendo scuole e strade, e ammazzando e deportando in campi di concentramento gran parte della popolazione. Il nome di Graziani è ancora sulla bocca di Abdu, il nonnetto che ci fa da guida nei vicoli freschi e bui della città vecchia ormai disabitata. Ma Abdu è fin troppo tenero coi vecchi occupanti e ci tiene a dire che non erano poi così male; è pur vero, però, che le peggiori atrocità dell'occupazione furono commesse lontano da qui. Abdu, il nonnetto, ha 76 anni, parla italiano, è nero come un carboncino bruciato, con le gambe incurvate e due occhi az-

zurri come acquamarine. "Sono berbero, io. Mica arabo. Noi eravamo qui prima che gli arabi arrivassero, molti secoli fa. Discendiamo dagli antichi greci, eravamo tutti biondi e con gli occhi chiari". Gli chiedo di raccontarci un po' di lui, e lui fiero: "Ho avuto due mogli, quella attuale ha vent'anni meno di me, ho diciassette figli e non so quanti nipoti". Alla faccia del nonnetto!

Il Grande Mare di Sabbia. Impieghiamo tre giorni a percorrere la strada fino a Ubari, ultimo avamposto prima del Mare di Sabbia. Abbiamo dormito una notte in tenda nel deserto, colti dal buio lungo la strada, e una seconda notte nel campeggio di Sharif a Sebah. Che poi quello del campeggio è solo il secondo lavoro di Sharif; il primo ce lo dice candidamente: pilota di aerei di linea. Lo guardo colmo di pregiudizi, in jallabeya bianca e ciabatte mentre ci offre un caffè. Lui aggiunge che è molto dispiaciuto di non potersi trattenere oltre con noi perché dopo un'ora un volo lo porterà fino a Tripoli, dove poi prenderà i comandi di un A320 diretto al Cairo. "Vengo spesso a Roma, sapete? Ma mi trattengo solo poche ore, poi torno qui nella mia riserva nel deserto". Stento a immaginarmelo ai comandi di un Airbus, osservandolo mentre ci mostra i suoi cammelli e, anzi, ha un che di surreale parlare di jet, piloti e diavolerie simili in questo posto ai margini del Sahara, ma lui aggiunge: "Ho diciottomila ore di volo sulle spalle. Se ci pensate, ho trascorso più di due anni della mia vita sopra le nuvole". Alla fine ci siamo arrivati a Ubari, e il colpo d'occhio e da far girare la testa: il campeggio in cui dormiamo è proprio ai piedi di un'altissima duna, oltre la quale si estende un immenso erg dorato. Il deserto di dune, quello dell'immaginario collettivo, che affascina e fa paura, proprio come il mare per chi non lo ha mai visto. Piantiamo la 500 che si insabbia sui primi granelli (ci soccorre un simpatico italiano in gippone) e prendiamo una Land Cruiser con autista esperto per portarci al di là di quella duna. Ci dobbiamo addentrare per una trentina di chilometri, in un susseguirsi continuo di dune senza alcun apparente punto di riferimento, per raggiungere la grande attrattiva che ci ha portato fino qui: i laghi salati. Ce ne sono quattro, di diverse dimensioni, dall'aspetto della classica oasi da cartolina, nel mezzo della sabbia e circondati di

palme. Ma sono salati. Molto salati, quasi quanto il Mar Morto. Il caldo è infernale, ci buttiamo nell'acqua, nuotare è impossibile tanta la spinta di galleggiamento, ne usciamo rinfrescati ma coperti da una pesante crosta bianca di sale seccata al sole.

Mare di Sabbia di Ubari – Ras Lanuf

Km 4.700 circa dalla partenza

Casa, dolce casa. La notte all'Afrika camping di Ubari trascorre insonne, scandita da diverse docce fredde, con tutti i vestiti addosso: è l'unico modo per darsi un po' di refrigerio nel bungalow arroventato dalle lunghe ore di sole. La sveglia è in ogni caso un massacro, alle sei del mattino. Ce ne eravamo già accorti da soli, ma sono state anche le premurose raccomandazioni di Sharif a consigliarci di non prendere sottogamba il deserto, partire prima dell'alba per sfruttare le ore più fresche, fermare la 500 dall'una circa alle tre o quattro, e solo allora riprendere il cammino. In più abbiamo scaricato la pressione dei pneumatici, dopo che ne abbiamo dovuti togliere due completamente sbucciati dall'asfalto rovente dei giorni scorsi. Insomma, anche con le strade asfaltate il deserto non è uno scherzo. Guidiamo tutto il giorno per raggiungere Hon, lungo una strada talmente dissestata da costringerci a una velocità di 20/30 all'ora, ma l'arrivo nell'anonima cittadina ci ricompensa con l'incredibile calore al quale ci stiamo abituando il Libia. Non facciamo quasi in tempo a lasciare gli zaini in ostello, che ci troviamo



a casa di Enver, davanti a una tavola imbandita in quattro e quattr'otto. Enver non è libico. "I'm Kosovar", ci dice quando lo incontriamo. La moglie dalla chioma ossigenata annuisce mentre ci serve lo spezzatino con le patate. Ci raccontano che vivono a Hon da ormai ventuno anni. "Siamo venuti qui per un paio d'anni, quando hanno costruito l'ospedale. Serviva personale qualificato – io sono medico e mia

moglie è infermiera – e allora Gheddafi aveva ottimi rapporti con la Jugoslavia. Negli anni sono tornati tutti, tranne noi kosovari – due famiglie – siamo rimasti ad aspettare di anno in anno che la situazione migliorasse, così..." Volge lo sguardo verso la tv che trasmette immagini direttamente da Pristina via satellite. Gli chiediamo se pensa che è arrivato il momento di tornare. "L'anno prossimo, inshalla. Ormai ci siamo, la nostra casa l'hanno ricostruita, la situazione si va normalizzando...". Guardo le sue tre figlie sedute sui braccioli del divano e chiedo loro che ne pensano, vogliono tornare? "Siamo tutte nate qui" risponde la maggiore "abbiamo molti amici qui, e questa è casa nostra, però... noi siamo kosovare, non arabe". Domando a Enver se il fatto di essere mussulmani ha reso la vita più semplice in un paese conservatore come la Libia, nel corso dei vent'anni trascorsi. "Sì, siamo mussulmani, ma noi siamo mussulmani europei. Siamo completamente diversi dagli arabi. C'è tanta brava gente, e io vado d'accordo con tutti, ma fuori dal lavoro... ci sono troppe diversità. Io non faccio chiudere mia moglie e le mie figlie dietro un velo, non vedi?" E' vero. Le ragazze possono sorridere liberamente, ed è un piacere. Enver dice di essere immensamente felice di ospitarci, ci ripete più volte che dobbiamo sapere che a Hon c'è una casa che è casa nostra in qualunque momento. Lo ringraziamo di cuore, lui sospira: "Non passano molti europei da queste parti... se penso che quando siamo venuto qui io e mia moglie eravamo una giovane coppia, e adesso... ho 45 anni e quattro figli. Metà della mia vita in mezzo al deserto!" Quando lasciamo Enver e la sua famiglia dobbiamo onorare un altro invito che avevamo lasciato in sospeso. Edres, un paccotto uomo sulla cinquantina, ci aveva detto di passare assolutamente da casa sua dopo cena: "Le mie figlie danno una festa per la fine della scuola". Non potevamo mancare! Sull'uscio di casa ci togliamo le scarpe mentre Edres, cerimonioso, ci fa cenno di entrare. Non c'è traccia di figlie; comunque io entro stando dietro a Zivile, ma Edres mi tira per un braccio: "Eh no. Noi uomini di qua, le donne di là". L'uscio della porta di fronte all'ingresso si socchiude appena e risucchia Zivile, mentre noi due andiamo nel salotto di destra. Capisco subito che la casa è strutturata secondo la tradizione mussulmana, con due sale sepa-

rate per gli uomini e le donne, arredate con dei cuscini lungo tutto il perimetro, tappeti a terra e brani del corano alle pareti. Edres è di un calore paterna mentre mi parla e mi descrive le tradizioni del suo paese. Bussano alla porta, lui si alza, poi torna con un vassoio di dolci e succo di mirtillo. “La donna non può assolutamente entrare qui, e neanche io lì mentre c’è tua moglie. Lei bussava per avvisarmi che è pronto, io vado sulla soglia e prendo il vassoio. Ecco qua. E’ una questione di rispetto”. Continua decantandomi le lodi della legge coranica e, poi, orgoglioso mi parla di suo figlio maschio: “E’ intelligentissimo, sai? Sa tutto il corano a memoria. E’ imam, lui!” Nell’ora e mezza che ho trascorso lì dentro con Edres non ho visto traccia della festa che si svolgeva oltre due porte chiuse e ho dovuto resistere con fermezza e cortesia a un tentativo di conversione rapida all’Islam. Quando finalmente ho potuto rivedere Zivile – piena di piccoli regali di benvenuto – eravamo già sulla soglia, per i saluti. Edres mi ha abbracciato forte invitandoci a onorare la sua ospitalità per almeno un paio di giorni: “Ricordate” ha detto “Questa casa è la vostra casa in qualunque momento vogliate tornare”. Grazie. Ora sappiamo di avere due case a Hon.

La città del petrolio. La vista del mare dopo diversi giorni di deserto ci dà un sollievo ancestrale. Non ci cambia quasi niente nell’abitacolo del Cinquino, ma sapere che lì c’è il mare, beh, è tutta un’altra cosa. Ancora una volta tappa forzata di lunga distanza, ma non riusciamo a raggiungere la meta prefissata prima del buio, così non abbiamo altra scelta che fermarci in uno strano posto, chiamato Ras Lanuf. Ras Lanuf è una città chiusa, nel senso che non è una vera città, ma è fatta come una città, con tutte le persone che ci vivono dentro. E’ una città privata, della RASCO, una company della potentissima National Oil Corporation of Libya, dove vivono tutti i dipendenti della raffineria, con le loro famiglie, un totale di quindicimila persone. Ras Lanuf è fuori dalle rotte turistiche (non c’è alcun motivo per venir qui), vi si accede attraverso un check point e, a differenza di tutte le città “vere” viste finora in Libia, è pulitissima e ordinatissima. Ma ha un grosso problema: è finta. Fu costruita dai turchi negli anni 80 su progetto tedesco, e si vede, e sembra più un quar-

tiere residenziale della periferia di Hannover che una cittadina libica. Se siamo qui dentro lo dobbiamo al nostro ospite, Sala. “Il mio nome vuol dire ‘preghiera’” ci dice facendoci accomodare nella sua villetta. La moglie è appena tornata dal lavoro alla scuola – è insegnante – e può entrare nella stanza in cui siamo noi uomini, mentre Zivile è preda delle curiosissime figlie nella sala delle donne. Sala è uno che ha visto il mondo, ha lavorato diversi anni in Europa e le sue vedute sono larghe. Troppo larghe per una dittatura come quella di Ghaddafi, e ce lo fa subito capire. “Però” aggiunge “qui a Ras Lanuf si sta davvero bene. C’è tutto quello di cui abbiamo bisogno, le scuole, il mercato, le moschee. Un bus ci porta ogni mattina alla raffineria, e gli stipendi sono molto buoni”. C’è da credergli, per lo standard libico, questa è una piccola Svizzera. Prima di cena andiamo a fare un giro nel “centro”, al piccolo suq, Sala ci mostra la moschea, la spiaggia privata e la villa in cui alloggia il colonnello quando viene in visita qui. La cittadina si visita in quattro minuti e mi mette un po’ di tristezza, priva com’è di una sua essenza, di un genius loci. Ecco il non-luogo! Ma come biasimare Sala, orgoglioso della sua oasi di benessere? La pizza surgelata per cena completa questo quadro artificiale che solo la sincera ospitalità di Sala riesce a rendere umano. Al mattino partenza per Bengasi, e sarà tutta un’altra storia.

Ras Lanuf - Bengasi - Alessandria

Km 6.160 circa dalla partenza

La capitale italiana della Ci-renaica. Bengasi è una città italiana. Il suo lungomare, il centro coi suoi colonnati e le sue piazzette concatenate, quadrate, lisce, dicono che è una città italiana. Lo è almeno fino alla porta del lungo e brutto suq, e



lo è forse nella misura in cui si è disposti a credere che trent'anni di colonizzazione possano lasciare tracce in superficie, anche a distanza di così tanto tempo. Ci sono così familiari gli schiamazzi dei ragazzini nei cortili dei quartieri popolari, così come i bambini che giocano a pallone nella piazza del municipio, e persino il ritmo della città ci viene incontro quasi abitudinario: qui tutto chiude per la lunga pausa del pranzo e le vie si svuotano sotto il sole a picco, per poi ripopolarsi di vita nel pomeriggio avanzato, fino a sera. Ma Bengasi è una città in stato di abbandono, voluto, a quanto ci dicono, direttamente da Tripoli. I palazzi simbolo del passato potere italiano sono lasciati marcire sotto il peso di un'incuria che qui sembra più distruttiva che altrove: la cattedrale è sprangata, il vecchio municipio amuffisce sotto gli occhi dei vecchi seduti in piazza, la sede della Banca d'Italia sta con le sue finestre sfondate come dei denti cariati nel bianco colonnato di Sharia Omar al-Mukhtar. Tutto emana una desolazione che stride con la vita vera che scorre in quelle strade, con le botteghe brulicanti, con le caffetterie fumose di narghilé, con gli scugnizzi, anche qui vispi e resistenti come la gramigna.

“Dove andiamo noi c'è sempre il sole”.

Così avevo detto a un amico che prima della partenza mi aveva fatto notare la pioggia che penetrava dal tettuccio di tela del gagliardo. Pare che le piogge di questi giorni, qui, le ricorderanno per ge-



nerazioni. Da Bengasi ce la siamo presa comoda al mattino, ché la strada per Tobruk non era poi così lunga. Ma tutto ci potevamo aspettare, fuorché fosse allagata. Non siamo riusciti a evitare il buio, a abbiamo dovuto guidare il Cinquino attraverso veri e propri guadi che inghiottivano completamente le ruote per diverse centinaia di metri. E a ripetizione. Molte auto si fermavano, e la cosa certo non ci rincuorava. Quando siamo arrivati, abbiamo trovato una Tobruk paralizzata dall'acqua, che

alcune idrovore cercavano di scaricare nei canali. Ci siamo fermati alla prima bettola che abbiamo trovato. La 500 è allagata dall'acqua, come in Siberia; domattina dovremo travasarla.

Verso Alessandria d'Egitto. Al-Iskendariyya, è così che si chiama la città fondata da Alessandro Magno. Ci siamo arrivati attraversando una delle frontiere più ostiche che io abbia mai provato e dei paesaggi che riempiono il cuore di sentimenti contrapposti, ma andiamo con ordine. La pioggia straordinaria che imperversava su Tobruk da due giorni era cessata durante la notte, lasciando placide pozze fangose qua e là, compreso l'abitacolo del Cinquino. Avevamo preventivato di fare sosta a Marsa, in Egitto, nel pomeriggio, per godere un po' della bellezza di questa località balneare molto in voga tra gli egiziani, ma non avremmo mai pensato di trascorrere sei ore al confine di Sallum. E si è trattato non, come mi è capitato a volte, di ore passate ad aspettare e studiare il nemico per ottenere un agognato timbro senza sborsare nessun extra; sono state sei ore di andirivieni in un ginepraio di uffici, fogli, fotocopie, carte, ricevute, moduli, tasse e sopratasse, targhe, carnet de passage, controlli, assicurazione, timbri e strette di mano e ampi gesti per sopperire a un'assoluta incomunicabilità. È stato così che a Marsa siamo arrivati un'altra volta col buio e ci siamo dovuti accontentare della vista mattutina dalla finestra dell'albergo. Ma è stata poi la strada da Marsa (che si chiama anche Matruh) a regalarci per centinaia di chilometri uno spettacolo affascinante disegnato da un sottile nastro d'asfalto sbiadito che separa un mare ceruleo e spiagge algide da un lato e piatto deserto a perdita d'occhio dall'altro. Da un lato il mare, l'acqua, la vita, dall'altro privazione, sterilità, sabbia bruciata dal sole fino al cuore del Sahara. Naturalmente tanta magnificenza non poteva rimanere indifferente all'industria turistica, che sta costruendo qui uno dei più grandi complessi marini del Paese. Per almeno una ventina di chilometri costeggiamo Porto Marina (che sulle carte non c'è, perché nella realtà ancor non c'è), l'immenso resort del mare mordi e fuggi, e solo per chi se lo può permettere. Nei diversi mall che si vedono dalla strada – tutti ancora chiusi – campeggiano i marchi occidentali più conosciuti, dai fast

food agli outlet: ecco ancora i non luoghi che tolgono spazio al mondo reale. Per qualche istante voltiamo la testa alla nostra destra e preferiamo il deserto.

Alessandria – Cairo – Nuweiba

Km 7,360 circa dalla partenza (di cui 70 al treno)

Disperazione sulla Desert Highway. Ad Alessandria ci siamo voluti riposare. Abbiamo passeggiato senza meta nel vastissimo mercato della frutta, traboccante di colori, puzzo e polvere. Abbiamo camminato per la lunghissima Corniche affollata di taxi, barche ormeggiate, carrozze e mendicanti. Abbiamo gustato il tè all'imbrunire in una delle tante sordide caffetterie intasate dal fumo dei narghilè. Abbiamo scorto in ogni angolo l'ombra sbiadita del fasto passato di una grande città coloniale, un'ombra polverosa e sudicia che rende splendente questo agglomerato di cinque milioni di abitanti. E ci siamo domandati perché, di fronte alla grigia ellissi della moderna biblioteca alessandrina. Perché? Perché un monolito di cemento levigato a riflettere il tramonto proprio lì? Perché un'icona di asettica modernità in un antichissimo formicaio brulicante di vita? Perché? La biblioteca sta lì, fuori luogo come l'Altare della Patria a piazza Venezia, campeggia sulle cartoline della città, s'affolla dei bus turistici in visita guidata, come fosse uno in mezzo alle migliaia di resti egizi senza età, forse di tre anni, forse di tremila, che spunta tra il traffico e lo smog. Proprio l'assaggio di traffico di Alessandria ci ha messo in guardia su quello che ci saremmo potuti aspettare dal Cairo, tristemente famosa per questo e tre volte più grande. Il piano era questo: prendere la Desert Highway che arriva dritta nel sobborgo di Giza, dove sono sfinge e piramidi, trovare l'ostello da quelle parti, e non toccare la 500 fino alla partenza, dritti sulla ring road verso Suez. Ma il piano ha cominciato a scricchiolare sin da subito quando, dopo meno di una cinquantina di chilometri da Alessandria, il Cinquino ci ha piantato in asso. Ecco il momento che temevamo! Siamo stati trainati da Mohanad e suo figlio fino a un'officina che ci ha rattoppato lo spinterogeno. Ma ormai il morale era intaccato, la 500 procedeva a rilento e scoppiettando e la temperatura

cominciava ad arroventarsi. Solo la vista delle cuspidi delle piramidi da dietro alle colline pietrose di Giza ci ha iniettato gioia negli animi, ma solo finché non ci siamo tuffati nel caos della città. Dell'ostello non c'era traccia e Mady, una ragazza irachena fuggita dalla guerra, si è offerta di aiutarci: «Cerchiamo un albergo economico da queste parti, ne conoscete?» «Che intendete per 'economico'?» «Mah, diciamo sui settanta a notte» «Ah, allora bene, ne conosco uno a dieci minuti da qui» Salta su un taxi e la seguiamo. Dritti fino al centro del Cairo. L'albergo che ci fa vedere è bellissimo, proprio a downtown. «E quanto costa?», faccio. «Settanta», fa lei. Mi sembra strano, è troppo lussuoso per costare solo settanta pound egiziani, nove euro. «Settanta cosa?», chiedo. «Dollari americani, no?». Mady dice di non conoscere nessun albergo per quella cifra ridicola, e ci lascia soli nel vortice del traffico della megalopoli, senza cartina e col Cinquino singhiozzante.

Un traino per Suez. Siamo riusciti non so

come a uscire dal cuore del Cairo, portare il Cinquino tra le piramidi, dormire per meno di quattro euro e trovare la strada per Suez alle sei del mattino, prima che il mostro dalle mille teste si svegliasse. Ma la cattiva sorte a volte si acca-



nisce: dopo neppure una ventina di chilometri la gloriosa ci pianta di nuovo in asso. L'angelo custode di turno si chiama Hassan, fa il camionista ed è giordano. Prova a mettere le mani lui nel motore, ma quando mi chiede dov'è il radiatore lo convinco a lasciar stare; così si offre di trainarci col suo tir fino a Suez, dove trovare un meccanico. Sono stati i settanta chilometri più fumosi di tutto il viaggio. Hassan ci lascia all'estrema periferia della città, dove concentrate in una fila di baracche ci sono diverse officine. Una ha il logo Fiat dipin-

to a mano sul muro: puntiamo dritti da lui. Gli spiego il problema, lui lascia il giunto cardanico che stava smontando e si dà da fare. Parla un inglese corretto, con una certa ricchezza di vocaboli, persino. Gli chiedo come mai, lo ha studiato? «Sì», mi fa lui. «A scuola?», chiedo banalmente. «No, all'università, al Cairo». Questo meccanico, questo dottor meccanico che ha fatto l'università nella capitale e lavora in una lercia baracca all'estrema periferia di Suez ci sistema il Cinquino per tre euro. Avrebbe potuto pelarci, eravamo nelle sue mani, ma lui chiede solo tre euro. Provo vergogna quando si interessa al nostro viaggio, vergogna nei confronti di chi ha studiato come me (e forse più di me) ma ha solo avuto meno fortuna di me. Stupidamente, con un gesto di pudore, fingo di essere provato dalla stanchezza, come se stessi svolgendo anch'io un duro lavoro, e non un viaggio di piacere. Sono sempre stato impacciato in situazioni come queste. Io e Zivile ripartiamo rincuorati ma senza gioia verso il centro della città, ma c'è una nuova sorpresa: il cambio non va.

Attraverso il Sinai. Il dottor meccanico, interpellato sul cambio, aveva ammesso di doversi



fermare perché andava oltre le sue possibilità. Non abbiamo avuto altra scelta che continuare così, con la prima e la retromarcia che non vanno quasi mai e tutto il cambio che gratta. Dopo un po' di chilometri anche il motore ha ricominciato a non andare al

meglio, sempre coi soliti singhiozzii e scoppiettii. Dev'essere qualcosa come la regolazione dell'anticipo o altre cose oscure. Con un pizzico di patema d'animo abbiamo attraversato il deserto del Sinai – non esattamente uno dei luoghi più accoglienti sulla terra e, per di più, scarsamente trafficato. Non abbiamo mai spento il motore, che da due giorni parte sempre con maggiori difficoltà, fino ad avviarsi solo a spinta da stamattina, e siamo riusciti

per il rotto della cuffia ad arrivare a Nuweiba, il piccolo porto dove di imbarcheremo per Aquaba, il Giordania, al di là del golfo. Nuweiba è una località balneare che in passato è stata molto frequentata, ma gli attentati terroristici di due anni fa nella zona hanno portato un drastico calo delle presenze e una profonda crisi. Molti alberghi sulla spiaggia sono in stato di abbandono, e in tutto il villaggio non saremo più di una decina noi stranieri, compresi gli ospiti dell'Hilton Resort. C'è un negozietto di ricambi auto lì vicino, e decidiamo di comprare una batteria nuova (dipenderà da quello se non parte?), ma il tipo del negozio si dice sicuro che dipende dal motorino d'avviamento. Aspettiamo fin oltre l'imbrunire l'arrivo di un meccanico dal villaggio vicino che ci sostituisce il pezzo per una cifra esorbitante. Ma la 500 parte a colpo! Io, intanto, ho deciso: domattina mi sveglio all'alba e, col fresco, provo a sostituire lo spinterogeno. A mezzogiorno abbiamo il traghetto per Aqaba: o la va, o la spacca!

Aqaba – Petra – Karak

Km 7.760 circa dalla partenza

In Asia. Già nel momento in cui attraversavamo il tunnel che corre sotto il canale di Suez, avevamo di fatto lasciato il continente africano e facevamo ingresso in Asia. Imbarcarci ora per attraversare il Golfo di Aqaba, lasciare l'Egitto ed entrare nel regno hashemita di Giordania ci pare solo una conferma del transito intercontinentale, perché lo vediamo, perché c'è il mare di mezzo, perché dobbiamo prendere un traghetto e passare due controlli di frontiera. Ma solo per questo, forse. Perché l'Africa dalla quale veniamo non è quella della savana, dei leoni e degli elefanti; è il Maghreb. E l'Asia verso la quale andiamo non è ancora quell'estremo Oriente in cui la colloca l'immaginario collettivo, ma è il Medio Oriente, l'Asia Minore: e non c'è nessun giudizio di valore. Maghreb e Medio Oriente appartengono geograficamente a due continenti diversi, ma sono un tutt'uno nel grande mondo islamico, una grande fetta della nostra terra. Una lingua, una religione, e un'infinita gradazione di sfumature. La morale è che per il viaggiatore frettoloso non c'è alcuna differenza che salti agli occhi, non c'è alcun impatto che sottolinei

il salto: è un po' come percorrere un'autostrada tra Austria e Germania. Questa mattina l'ho fatto: ho smanettato nel vano motore della gloriosa, l'ho fatto e me ne sono pentito. Ho provato rabbia e disperazione quando, con lo spinterogeno montato da me, non è ripartita; ho imprecato, ho mandato all'aria gli attrezzi, l'ho presa a calci. Zivile e i proprietari del villaggio hanno assistito allibiti alla scena. Poi, proprio come in un b-movie americano, all'ultimo disperato tentativo è partita, ha scoppiettato per un po', poi ha rombato rabbiosamente. Brum, brum! Il motore del Cinquino era di nuovo dei nostri!

Quant'è dura la salita. Mentre parcheggiamo in attesa di risolvere alcune complicatissime pratiche di frontiera e di restituire le targhe provvisorie, un autotreno ci passa accanto strombazzando. Ne salta giù un omone: è Hassan, che ci aveva trainato fino a Suez. È felice come una pasqua perché sta per tornare a casa da sua moglie e dai suoi figli. Ci stringe in un caloroso abbraccio, ci lascia il suo cellulare ("di qualunque cosa avete bisogno in Giordania, chiamatemi in ogni momento", dice), e ci rassicura dicendoci che il suo paese non è l'Egitto, qualunque cosa questo volesse dire. Dopo tre ore e mezza di navigazione siamo già lì, ma ci vogliono altrettante ore per ottenere tutti i timbri necessari a lasciare la frontiera. Alla fine, sono già le nove e mezza quando riusciamo a trovare un albergo che faccia al caso nostro. La Giordania ci fa subito un'impressione di grande sviluppo. Non ci dobbiamo dimenticare che proveniamo dalla Libia e dall'Egitto dove, soprattutto in quest'ultimo, ci ha stupito l'arretratezza delle strutture. Aqaba è una Free Economic Zone; i negozi del centro sono traboccanti di articoli di elettronica di consumo e beni di lusso, a sera le strade sono affollate di giovani che passeggiano, comprano frutta secca sui banchi, mangiano shawerma e devono coca-cola. Le jallabeya hanno lasciato il posto agli abiti occidentali, le kefiah ai cappellini da baseball. E le stradine tortuose e corrugate a un'ampia autostrada a due corsie. Da Aqaba raggiungiamo lo splendido sito di Wadi Rum e, da lì, ci dirigiamo a Wadi Musa, il villaggio vicino Petra. Dobbiamo lasciare l'autostrada per Amman e prendere la King's Highway, la strada che la tradizione vuole abbia percorso

Mosè durante la sua fuga dall'Egitto, ci inerpiciamo per ripide salite, siamo invitati per un tè alla residenza del principe Hassan... d'accordo era solo il gabbietto di guardia, l'invito proveniva dal marmittone e il tè era bollito su un fornello da campo e consumato su una branda, ma la vista sul wadi era comunque sorprendente e l'accoglienza calorosa. Abbiamo dedicato tutta la giornata seguente alla visita dell'incredibile sito di Petra, in compagnia di una coppia di ragazzi svizzeri conosciuti a Nuweiba, di ritorno da un anno in giro per l'Africa in Land Rover. E abbiamo deciso di trascorrere la notte nel paesino di Dana, un mucchietto di pietra abitato da otto famiglie, popolare tra gli manti delle passeggiate all'aria aperta. A Dana ci si arriva lasciando la King's Highway e seguendo per cinque o sei chilometri una serie di tornanti in ripidissima discesa che finiscono proprio nel paesino. È l'unica via d'accesso e di uscita. Il mattino dopo – lo temevamo entrambi segretamente – il Cinquino non ce la fa già al primo ripido strappo. Dobbiamo alleggerirlo di tutti i bagagli e della cassa dei pezzi di ricambio, che vanno con Zivile su un furgoncino, e prendere una lunga rincorsa in prima per riuscire a cararla dal fondo di quella valle.

Vacanza romane. Il proprietario dell'ostello a Dana, viste le difficoltà della 500 in salita, ci ha consigliato caldamente di lasciare la King's Highway che da lì verso nord si inerpicava su pendii ripidissimi, e scendere da At Tafilah nella depressione del Mar Morto, e da lì proseguire fino ad Amman. Abbiamo seguito il suo consiglio, lanciandoci in una discesa dalle montagne fino a quasi quattrocento metri sotto il livello del mare. Lì sotto, in quella



conca desertica, la temperatura ha fatto un salto di almeno una quindicina di gradi. Un caldo soffocante e appiccicoso scioglieva l'orizzonte in un'acquosa visione, e faceva sembrare il fresco di una decina di minuti prima un ricordo sfocato. Ma al bivio per Karak, a uno dei numerosi posti di blocco per il vicino confine israeliano, ci dicono che dobbiamo girare, che la strada è chiusa e riaprirà solo domani: c'è il World Economic Forum, ragioni di sicurezza per i capi di stato di mezzo mondo. C'è solo un problema, che il motore già bolle e la salita per Karak farebbe paura a un bulldozer. Ingraniamo la prima, e stentando risaliamo l'impressionante dislivello di 1.400 metri in poco più di venti chilometri. Quando passiamo il livello del mare, segnato con un cartello, siamo già arrampicati sulle aride montagne da un pezzo. Col motore fumante parcheggiamo vicino al castello di Karak e andiamo alla ricerca di un po' d'acqua gelata per rifornire il termos di bordo. Quando torniamo alla macchina, un uomo in abito e cravatta siede al tavolino del bar lì di fronte. "Siete voi i coraggiosi in viaggio con la mitica 500?". Dice proprio così, "mitica", in italiano. "Mi presento, sono il dottor Taisir, di Karak". Da lì a trovarci ospiti a casa di Taisir ce ne passa davvero poco. "La 500 è stata la mia prima macchina. Mi ricordo quando scorrazzavo per Roma e ci portavo in giro le mie fidanzate". Lui è quasi più italiano che giordano, ormai. Laureato e specializzato in Italia, ne conserva un ricordo passionale e romantico, che mi riempie il cuore di sano orgoglio. "Me ne sono andato vent'anni fa, e non sono più voluto tornare. Non voglio tornare su quei luoghi come un turista, non mi voglio sentire di passaggio...". Il suo sguardo si fa languido, mentre osserva suo figlio che indossa la maglia azzurra di Vieri. "Poi, adesso ho famiglia" aggiunge "e, inoltre, sapete come sono visti ora gli stranieri... Ma il mio sogno e tornarci, tornare per viverci". La moglie porta in tavola una coppa di spaghetti, la tivvù trasmette Rai due, la biblioteca è zeppa di trattati di medicina in italiano, e a me e Zivile coglie una profonda malinconia. No, non è che ci manca l'Italia, non ancora; è una malinconia di contagio, è la malinconia di Taisir, coi suoi modi posati e il suo sorriso franco. E d'improvviso capiamo che non è dell'Italia che Taisir ha nostalgia, ma della sua gioventù

passata a correre in 500 tra le strade di Roma.

Karak - Amman - Damasco - Hama

Km 8.350 circa dalla partenza

Giù per il Mar Morto. Taisir si sveglia presto,



così non ci sentiamo di disturbo a partire di buon mattino. Ripercorriamo la profonda discesa fino alla

più bassa depressione del mondo, immergendoci nuovamente in quel caldo opprimente che avevamo lasciato il giorno prima. L'orizzonte è però oggi limpido, e dal nastro d'asfalto che si srotola in stretti tornanti si scorge la chiazza azzurra del mare più salato della terra. Abbiamo grosse difficoltà per via dei freni che hanno cominciato ad allentare la presa, forse surriscaldati, forse consumati, non so. Sfruttiamo le marce basse. Giù, per fortuna, la strada è pianeggiante ed è stata riaperta, e noi possiamo tirare dritto verso Amman, in cerca di un posto dove tuffarci e galleggiare mollemente. Lo troviamo, a pagamento. Una spiaggia privata. È fondamentale poter disporre di una doccia per lavarsi di dosso lo strato di sale che crostifica in pochi secondi una volta usciti dall'acqua. Quando decidiamo di ripartire, il sole è allo spasimo. E la 500 non dà segni di vita. Proviamo a spingere, ma niente. Puliamo le candele, e ancora nessun cenno di avviamento. Mentre mi affanno a spingere per l'ennesima volta, una mercedes mi affianca e l'uomo alla guida mi chiede se abbiamo bisogno di aiuto. "Sì, ne abbiamo" rispondo sconcolato "ma non so proprio cosa potrebbe fare per aiutarci". "Sono un meccanico", fa lui candido, scendendo dalla macchina. In due minuti la diagnosi è pronta: guasto elettrico. Pianta un by-pass dalla bobina all'alternatore e mi dice che così possiamo arrivare ad Amman. Lì però dovremo farla aggiustare, e si offre di farlo nella sua officina. Ringraziamo e partia-

mo con il morale sotto i tappetini. Arriviamo nel solito caotico traffico della capitale a sera. Troviamo un albergo, parcheggiamo. Cerco la leva dell'antifurto e la trovo già abbassata. Eccolo il guasto elettrico! Di nuovo, come in Ucraina due anni fa, il solito maledetto staccamotore!

Damasco. Amman, lo sapevamo, è solo una moderna città mediorientale, e conserva davvero poco del fascino che i viaggiatori del passato le attribuiscono. Non è così invece per Damasco, che abbiamo raggiunto già l'indomani. La capitale della Siria è tutto quello che ci si può aspettare da una plurimillennaria città orientale: vivaci bazar, un pittoresco caos bulicante tra architetture lasciate dalle civiltà che vi si sono avvicendate, greca, romana, abasside, ottomana; traffico e sale da narghilè, tessuti damascati e merci contraffatte, tappeti stesi al sole, corti fresche e ombreggiate, spie israeliane, botteghe, internet point, e una foresta di minareti. Nei giorni della nostra permanenza la campagna elettorale è agli sgoccioli: domenica si vota e tutta la popolazione è in preda a un delirio d'amore per il solo candidato in lizza. Sì, proprio così. Più che di elezioni si tratta di una sorta di referendum confermativo del presidente Bashar al-Assad, già al potere dal 2000 e succeduto al padre dopo trent'anni di presidenza. Una dinastia, celebrata da quello che ha tutto l'aspetto di un culto della personalità. Poster, statue, busti e murali di Bashar coprono la città. In qualunque punto ci soffermiamo, ce l'abbiamo di fronte in almeno sei o sette versioni. In divisa, in bici col figlio, in jeans e maglietta, mentre stringe la mano a Putin o Khamanej, in visita a un ospedale e in abito occidentale. La Siria è un paese controverso, chiuso e conservatore, ma nelle parole delle persone che abbiamo incontrato c'è la voglia forte di far credere che sia una democrazia a tutti gli effetti, per acclamazione. Ma è evidente che l'informazione è monopolizzata e il consenso popolare manipolato. Fatim - un giovane e garbato poliziotto che incontriamo un pomeriggio in questura dove eravamo andati a sporgere una denuncia - ci prova a convincerci che tutto quel tripudio di bandiere e canti patriottici che osserviamo dalla finestra è spontaneo. Ci dice che, certo, in Siria c'è la democrazia e che tutti, ma proprio tutti amano il presidente e che è

ovvio che sarà rieletto. Proviamo a chiedergli cosa dovesse accadere nel caso - d'accordo, puramente ipotetico - in cui non fosse rieletto, ma non sa risponderci. Il caso non è neppure contemplato. Fatim continua a fornirci prove delle qualità del governo e del suo capo, «ne parlano anche tutti i giornali e le televisioni». Insomma, la Siria è un paese libero e moderno; «Vedete per esempio?» ci dice indicando la cella infondo al corridoio da cui esce un detenuto «Quelli sono i suoi fratelli, sono venuti e hanno chiesto di parlare con lui, che è arrestato. E noi gli abbiamo detto di sì». Si compiace. Ma più tardi è fortemente a disagio quando, uscendo dalla caserma, ci imbattiamo in alcuni suoi colleghi che cercano di convincere lo stesso detenuto con un paio di fili elettrici attaccati a una grossa batteria di camion.

I mulini di Hama.

La mattina in cui lasciamo Damasco mi sento fiacco e ho freddo. D'accordo, nulla di strano per il primo sintomo, ma anomalo il secondo coi trentotto gradi che ci sono. La tappa che ci siamo prefissati è a 140 chilometri e il freno della 500 è solo un piacevole ricordo. Costringo Zivile a marciare coi finestrini semichiusi e ho ancora qualche brivido. I conti non tornano. Hama è poco più di uno squallido paesino, polveroso e riarso dal sole, le cui principali amenità sono delle ruote di mulini ad acqua di epoca medievale che continuano a girare scricchiolando con indolenza, una città vecchia disabitata e pulita, e un paio di ristoranti di pesce sui canali del fiume, chiusi. Un gruppo di giapponesi (o coreani?) entusiasti passeggia vicino alle "norie" (così si chiamano i mulini) che sollevano spruzzi d'acqua putrescente, auto fumose sfrecciano con il clacson a tutto spiano, dai canali non emerge alcuna traccia di vita e un po' tutt'intorno aleggia un persistente puzzo di fogna a cielo aperto. Ci



tratteniamo a Hama due giorni, di cui uno - per me - trascorso nel letto dell'albergo a ingollare tachipirina. Le elezioni si sono concluse e Bashar è stato rieletto col 97% dei voti.

Hama - Aleppo - Istanbul - Bari

Km 10.370 circa dalla partenza

Aleppo, Aleppo! La Siria non ci appare grande, eppure lo è. Eravamo abituati alle enormi



distanze libiche ed egiziane, e qui le tappe da meno di duecento chilometri ci fanno sembrare il Paese a

portata di Cinquino. La Siria però si estende in vastissimi territori desertici a est, verso l'Eufrate e oltre, fino ai confini con l'Iraq. Ed è la Siria che noi non vedremo, perché difficile, perché non c'è mai tempo, perché la 500 non frena più e non ingrana più né la prima e la retromarcia e temiamo che ci piantino in asso definitivamente. E in effetti ci fa una certa impressione incrociare a un paio di bivi le indicazioni per Baghdad. Ma noi dobbiamo spostarci lungo la direttrice sud-nord sulla quale, ci consoliamo, sono disseminate buona parte delle attrattive. Aleppo è uno di quei posti che hanno il dono di evocare nella mente immagini affascinanti e di far venire voglia di esserci, anche solo per il gusto che si prova a pronunciarne il nome, un po' come Samarcanda, o Timbuctù. Ed è uno di quei posti che non tradisce le aspettative, e non è un caso che sia abitata ininterrottamente da sette millenni (sette millenni!). Gli ingredienti che condiscono questa incredibile città, sono un po' sempre gli stessi, moschee, suq, l'odore acre delle spezie misto a quello dello smog, un caos frenetico vissuto con ritmi di vita scanditi da rituali antichi: il tè, la preghiera, i pasti, il nar-

ghilè. Ma la perla di Aleppo è la sua imponente Cittadella, dall'impatto visivo spiazzante (specie attraverso il parabrezza del Cinquino, sbucando da un intrico di vicoli). Si erge su una collinetta conica semiartificiale, con un ingresso imponente che non ha bisogno d'altro per spiegare perché fosse così difficile da espugnare. La pietra possente da cui è composta ribolle sotto il sole, e s'infiama al tramonto; le ombre si allungano, e la Cittadella sembra ergersi sulle cupole del suq coperto, come illuminata da un occhio di bue, sul suo palcoscenico naturale. È da sola un motivo valido per arrivare fin qui. Nonostante la sua possanza si esaurisca non appena superata la scalinata d'ingresso, nonostante i tavolini dei caffè per turisti al suo cospetto, nonostante la stiano offendendo con una nuova piazza in un moderno gusto teutonico che farebbe miglior figura sulla Kropke di Hannover.

La lunga corsa verso casa. Ad Aleppo facciamo un paio di conti. Mancano circa duemila chilometri per tornare a casa, e abbiamo circa una settimana; il cambio ha perso la prima e la retromarcia, e la 500 non frena più. Decidiamo allora di darci dentro, sacrificare l'Albania che era nei nostri piani, non fermarci a Istanbul se non una notte, e dedicare l'ultimo scampolo di visita a alla Cappadocia. Siamo partiti lunedì mattina intenzionati a fermarci a Goreme, nel cuore della Cappadocia. L'impatto con la costa meridionale della Turchia è stato impressionante, con le sue autostrade a tre corsie, gli autogrill modernissimi, i prezzi quasi europei, e la benzina a cinquanta centesimi al litro più che in Italia. La guida è stata stancante e difficoltosa, nonostante abbiamo deliberatamente evitato ogni contatto con la caotica e inquinata Ankara, di cui serbavo un ricordo terrificante. Istanbul è stata solo una sosta tecnica prima di rientrare in Europa, momento folgorante sul vertiginoso ponte Ataturk. Tre ore e mezza all'uscita in frontiera per estenuanti controlli antidroga (ci vedete a me e Zivile coi pani di coca nelle portiere della 500?) con tanto di raggi X e cane dal fiuto sopraffino. La Grecia, primo paese non mussulmano dalla partenza, è stata fondamentalmente tre cose: una birra al primo distributore dopo la frontiera, un Illy al primo paese, e tante gonne svolazzanti e scollature pur caste, che mi hanno ricordato

che le donne hanno un corpo, ed è bello quando ne sono consapevoli. Tappa a Salonicco e la sera dopo eravamo già all'imbarco del traghetto a Igoumentitsa, la 500 fumante di fatica e coperta da una coltre di sporco intercontinentale, e noi con due birre ghiacciate in mano seduti sui tavolini del porto. È consolante sapere che da qui potremmo arrivare a casa anche a spinta, ma quel retrogusto amaro che accompagna ogni ritorno è più di una sensazione. E non è solo la birra. Anche quest'avventura in 500 si è conclusa (incredibilmente) con successo, e lo dobbiamo anche a tutti quelli che ci hanno supportato e aiutato e che qui ringraziamo: Mimmo del Fiat 500 Club Italia, Giuseppe di Fidas, Nicola che ha rimesso in sesto il Cinquino così come era tornato da Pechino, i nostri sponsor tutti e tutti quelli che ci hanno trainato, spinto, incitato, dato da bere, ospitato, rincuorato e rallegrato durante questi diecimila durissimi chilometri.