

Marocco

## Il deserto è vicino

*In jeep sulle piste berbere che conducono alle porte del Sahara.  
Un week end per respirare la libertà di spazi e panorami infiniti*

SIAMO IN VOLO, MANCA POCO ALL'ATTEGGIO a Er Rachidia, un piccolo centro nel sud-est del Marocco nato attorno a un forte della Legione straniera. Attrazioni turistiche? Nessuna, se non, forse, proprio l'aeroporto. Ma Er Rachidia è abbastanza lontana da tutto e vicina al deserto da essere la meta ideale per chi vuole fare del fuoristrada di alto livello. E noi siamo qui per questo. Ci attendono tre giorni di guida che ci porteranno all'Erg Chebbi, una propaggine dell'esteso deserto algerino, una "chiazza" di dune dalla sabbia fine appoggiata a ridosso dell'oasi di Merzouga. Il viaggio sarà un training di guida perfetto: percorreremo oltre 300 chilometri, passando dalla strada asfaltata alle piste su fondo pietroso. Poi, attraversando un valico tra alture rocciose, raggiungeremo la sabbia delle dune.

Atterriamo, e appena scendo dall'aereo assaporo il piacere di essere qui: il sole caldo in un cielo terso, la luce intensa che mi fa socchiudere gli occhi, l'aria secca, la musica di un gruppo di suonatori berberi che ci accoglie concertando tre tamburi.

Entriamo in una grande stanza arredata da tappeti e cuscini, ci sediamo per terra e facciamo un brief sul viaggio con le guide, che ci descrivono i diversi tipi di terreno su cui ci eserciteremo: le piste in zone rocciose, le piste sul deserto di sabbia e pietre (*l'hammada*) e il deserto di dune (*l'erg*). Poi ci riforniamo di bottiglie d'acqua e andiamo al parcheggio dove ci attendono le nostre Jeep Cherokee. Sento una percussione ritmata, mi giro e vedo che i musicisti stanno suonando e danzando tra di loro. Ridono e sembra davvero che si divertano.

## Western magrebino

1° giorno - 180 km

Formiamo dieci equipaggi, ognuno di due persone; nella jeep di testa ci sono il capo carovana, uno spagnolo esperto di deserti che conosce bene questa zona, e il suo copilota. Il mio compagno si mette al volante mentre controllo che la radio ricetrasmittente funzioni.

Partiamo. Ci dirigiamo a sudovest sulla strada n. 13, una striscia di asfalto che attraversa un paesaggio da film western: a sinistra, terra ocre e pianura che corre fino a dove l'orizzonte è segnato da bassi rilievi indaco; a destra il ciglio della strada scivola in un crepaccio rosso in fondo al quale un rigoglioso palmeto ci ricorda che siamo nel Maghreb. Il silenzio con cui guardiamo questo scenario viene interrotto all'improvviso dalla voce che viene dalla radio, ad altissimo volume: «Seguiamo il corso del fiume Ziz. Se ve lo stavate chiedendo», dice il capo carovana. E poi, ancora: «È una zona fertile. Giù vicino al fiume ci sono i villaggi. I datteri di qui sono buonissimi». È telegrafico, ma preciso. Tra le palme vedo un gruppo di case: sono costruzioni semplici, con il tetto piatto, dello stesso colore della terra. Ne vedo alcune più da vicino e mi accorgo che sono costruite con fango e paglia.

Incontriamo poche automobili e tanti motorini, alcuni sembrano marciare solo per scommessa. Molte persone sono ferme sulla strada in attesa di un passaggio: le donne sono quasi tutte velate, mentre gli uomini vestono lunghe tuniche di lana con

un cappuccio che ricorda tanto quello di un elfo, la *jallaba*. I bambini salutano la nostra carovana. Se rallentiamo si avvicinano alle auto per ricevere qualche regalo.

Percorsa una quarantina di chilometri, abbandoniamo la strada asfaltata e deviamo verso est per affrontare il primo tratto sterrato.

Dopo poco ci fermiamo a fianco di un camion d'appoggio, dove ci spiegano come procedere: bisogna accendere i fari e tenere una buona distanza tra le jeep in modo da avere sempre in vista la carovana e nello stesso tempo evitare di rimanere disorientati dalla sabbia alzata dalle auto che ci precedono. Ovviamente, dobbiamo inserire la trazione integrale.

Comfort addio: la marcia dolce delle Cherokee sulla strada ha lasciato il posto a un percorso molto più impegnativo, la pista non è tracciata chiaramente e bisogna seguire il capo carovana con attenzione, cercando di registrare i suoi sobbalzi o gli scarti, per evitare di incappare in qualche buca.

Anche il paesaggio è cambiato, la pista procede su un terreno di sabbia e roccia. Il fondo offre un buon appoggio alle ruote, ma è incostante: di colpo si incontrano avvallamenti, buche, massi più grossi. Ci vuole grande concentrazione nella guida. Ci fermiamo vicino a un pozzo d'acqua in mezzo al nulla; poco oltre vediamo una mandria di dromedari e un pastore che li conduce in una direzione a lui nota, ma per noi totalmente imperscrutabile. Non esistono punti di riferimento, l'unico modo per orientarsi è quello di affidarsi a una guida esperta. O a un gps.

Intanto la jeep galleggia sul terreno che si fa sempre più sabbioso: sembra di guidare un motoscafo e per andare dove si vuole bisogna anticipare i comandi. Mancano una trentina di chilometri all'oasi di Tisermin, ma gli ..»,-\_- spazi sembrano infiniti e non capiamo se abbiamo percorso un solo chilometro oppure tre, o cinque. Siamo circondati da rocce, alcune di un blu sorprendente, e cominciamo a salire su una montagna. Ora ci vogliono le marce ridotte per affrontare la pendenza e bisogna tenere un'andatura molto lenta per evitare i massi e gli spuntoni di roccia che potrebbero squarciare un pneumatico. Giunti alla sommità del passo, mentre alle nostre spalle vediamo la carovana di jeep che sale lungo il pendio della montagna in un percorso tortuoso, davanti a noi si estende la pianura

immensa e un orizzonte mai interrotto, come un mare. E mentre guardo lontano, fino a dove può arrivare la vista, mi sento euforico.

La discesa è più facile, la Cherokee ha un dispositivo abbinato al cambio automatico che mantiene la velocità costante: mi devo preoccupare solo di mettere le ruote nei posti giusti. Più ci avviciniamo all'oasi di Tisermin, più il terreno si fa sabbioso, poi eccola, ci siamo. Pranziamo qui. Ci sediamo sui tappeti sotto le tende berbere, attorno alle quali scorrazzano agnellini inseguiti dai bambini. Arrivano i piatti: olive verdi, insalata di pomodori, cipolle, peperoni e cetrioli, *tajine* di pollo e cous cous e, per finire, mandarini dolcissimi. Il capo carovana mi spiega (questa volta di persona) che il *tajine* è il piatto tipico (simile allo stufato) che prende il nome dal recipiente di terracotta a imbuto rovesciato che si usa per cuocerlo. Ottimo.

Dopo pranzo ci vengono date le istruzioni per affrontare le dune dell'Erg Chebbi e poco dopo raggiungiamo il manto di sabbia dorata. Ho preso il posto alla guida e affronto le prime dune... Wow! Sento le ruote della Cherokee affondare nella sabbia fine, come fosse un liquido denso. Ogni duna è un'incognita: salgo immerso nella nuvola sollevata dai pneumatici e mi trovo col muso dell'auto verso l'alto con davanti più nulla, e poi giù come fossi su un ottovolante, accelerando per evitare che la macchina si metta obliqua. Non so quante dune ho passato, ma mi sembrano tantissime, quando finalmente vedo l'accampamento dove ci fermeremo per la notte. Compare quasi dal nulla, dietro a una duna: un decina di tende berbere. Sono ampie e più confortevoli di quello che mi aspettavo; fatte con coperte di lana di capra marrone scuro legate insieme. All'interno ognuna ha due letti (materassi) appoggiati sui tappeti, un buon numero di coperte, candele e fiammiferi. Sono stanco, anche se da questa mattina abbiamo percorso solo 170 chilometri. Mi godo il silenzio del deserto, mentre il sole scende sulle dune, lancia una fiamma di porpora sulla sabbia e in un attimo lascia le dune immerse in una notte dal cielo nero, su cui le stelle sembrano illuminarsi a intermittenza; era da tanto tempo che non ne vedevo così tante e dopo la cena ber-/ bera, a base di *harira*, zuppa di ceci, verdura e carne, e *brochettes* (spiedini) di montone, aspetto una stella cadente per chiudere la giornata.



Le dune sembrano le montagne russe: si sale fino a vedere il cielo, poi un tonfo nella sabbia e giù a rotta di collo

## Incontri tra le dune

2° giorno - 90 km

Il rumore del vento fuori dalla tenda e uno spiffero di aria fredda mi svegliano prima dell'alba. Mi vesto alla luce della torcia, esco e salgo a piedi sulla duna più alta mentre sorge il sole. La sensazione che si prova nell'essere nel mezzo del deserto è di trovarsi in un mondo parallelo: non siamo molto lontani da un centro abitato, eppure queste montagne di sabbia sembrano creare una barriera invalicabile con il resto del mondo, una sorta di labirinto naturale in cui non è per niente facile orientarsi.

Dopo colazione ripartiamo. Il programma della giornata prevede un nuovo percorso di guida sulle dune e un pranzo all'oasi di Merzouga, prima di riprendere la strada verso nord. Mi sembrava di aver guadagnato una certa dimestichezza con la sabbia, invece affronto una duna da un lato troppo ripido e, anche se tengo schiacciato l'acceleratore, so che non ce la farò. Un attimo dopo sono insabbiato, a un metro dalla cima. Chiamo per radio e i secondi che passano prima che giunga la risposta mi sembrano lunghissimi. Ma ecco la voce del capo carovana, questa volta invocata. Dice di aspettare.

Il tempo sembra non trascorrere mai, poi dal nulla si materializza un uomo con un cesto e con tutta l'aria di volerci vendere un souvenir. La sua apparizione, nel mezzo del deserto, mi sembra davvero surreale, ma provo a intavolare una conversazione. Non so se mi capisca, io di sicuro no. Mi mette in mano agate e rose del deserto, e poi meravigliosi fossili di trilobiti e di ammoniti che proprio qui, nel Paleozoico, nuotavano nel mare. Non ho dirham, ma mi pare di intendere che vanno bene anche gli euro e con una lunga contrattazione a gesti - che continua mentre arrivano i nostri compagni, agganciano il cavo e tirano fuori la jeep dalla sabbia - finalmente concludiamo l'affare. Ma non so davvero chi lo abbia fatto.

## dietro il volante Jeep Cherokee



Il nuovo modello, in uscita ad aprile.

### LA SCHEDA

MOTORE **Quattro cilindri 2,8 litri**  
 POTENZA **177 cv (130 kW)**  
 VELOCITÀ **180 km/h** CONSUMI  
**10,4 km/l** TRAZIONE **integrale**  
 PREZZO **32.500C**

Il primo dei Suv nella storia dell'automobile fu una Jeep. Oggi Cherokee è alla terza generazione, si è un poco imborghesita, è più comoda, molto silenziosa, ha prestazioni stradali eccellenti e un motore diesel potente, ma dotato di serie del filtro antiparticolato che lo rende meno inquinante. In ogni caso rimane un vero 4x4, capace di affrontare ogni genere di percorso grazie ai dispositivi elettronici che aiutano il guidatore ad avere sempre la giusta motricità, anche sui fondi più impegnativi. Si può scegliere sia con il cambio automatico sia con quello manuale, ma il primo rende la guida più gradevole e rilassante e permette, anche a chi non è un esperto di fuoristrada, di superare condizioni critiche senza problemi.

L'oasi di Merzouga è un piccolo villaggio di sabbia e paglia accanto a un fitto palmeto steso dinanzi a dune alte oltre un centinaio di metri. Mentre gli altri del gruppo pranzano, io decido di fare una passeggiata. Entro nel palmeto circondato da basse mura di recinzione per proteggerlo dalla sabbia. Sotto gli alti fusti ci sono gli orti degli abitanti del villaggio, curatissimi, con piante di pomodori, carote e anche grandi cespugli di fiori color indaco. Sembra un meraviglioso giardino segreto. Alcune donne sono chine a lavorare, ma quando mi vedono si alzano e si coprono il viso con il velo. Mi allontanano

dall'oasi e mi inoltra a piedi sulle dune, senza scarpe. A ogni passo la sabbia sollevata dai miei passi scivola lieve nell'aria per depositarsi poco più in là. Chi dice che il deserto è monotono? Mi sembra non esista paesaggio più mutevole, per forme e colori.

E nessuno più affascinante. Lasciamo Merzouga e prendiamo una pista che procede su un deserto nero, una pianura sconfinata di sabbia e rocce basaltiche grigio argento che potrebbe essere l'Islanda, o anche un altro pianeta. Dopo circa venti chilometri ci immettiamo sulla strada asfaltata, la 3641, diretti a Maadid, dove ci fermiamo per la notte all'hotel Kasbah Xaluca.

Chi ha detto che il deserto è monotono?  
E' un paesaggio sempre diverso, per colori e forme

## Dal silenzio al caos

3° giorno – 75 km

L'idea che già si debba ripartire non mi rende gioioso. Mi lascio trasportare, guida il mio compagno e io guardo dal finestrino. Le strade di Maadid sono molto popolate: automobili stracolme di persone, asini ancora più carichi, uomini con la *jallaba*, botteghe di fabbri, imbottitori di cuscini, meccanici, macellai. Gruppi di uomini sono fermi sulla

strada a conversare. Le madri accompagnano i figli a scuola. Anche qui le bambine hanno le cartelle della Barbie, che però è velata. Sorridono e salutano. E noi riprendiamo il viaggio sulla strada n. 13 verso Er Rachidia. Ecco le palme, la gola dello Ziz e l'aeroporto. Faccio mente locale: voglio essere sicuro di ricordare i posti che ho visto, i discorsi, gli incontri. Vorrei non perdere le immagini e le sensazioni, ma poi mi ricordo anche quello che mi ha detto un berbero all'accampamento:

«Il deserto non si racconta, si vive»

Fabio Carletti

## dove e quanto

### Ruota di scorta

**Royal Air Maroc** collega ogni giorno l'Italia con Casablanca e da qui vola due volte la settimana a Er Rachidia (tei. 800 254740, [www.royalairmaroc.com](http://www.royalairmaroc.com)). Per organizzare il viaggio è meglio prenotare per tempo le jeep da affittare ed è sempre preferibile rivolgersi a un autonoleggio internazionale (come Avis o Hertz), piuttosto che alle piccole compagnie locali. State andando nel deserto: quindi controllate con grande attenzione le condizioni del mezzo che state affittando, e in particolare che siano presenti la ruota di scorta e gli attrezzi per cambiarla. Nota bene: i vetri e i fanali non sono

compresi nell'assicurazione, quindi verificate con il noleggiatore le loro condizioni prima di partire. Non dimenticate di portare con voi abbondante acqua e abbigliamento caldo. Farà sempre più freddo di quello che avete immaginato. I telefoni cellulari prendono in questa zona, ma se viaggiate soli è meglio avere un telefono satellitare e un gps. Potete affidare l'organizzazione del vostro viaggio a un land operator che si occupi anche dell'affitto della jeep. Tramite **Adventour**, per esempio, potete prendere a noleggio un fuoristrada con o senza autista locale al prezzo di circa 200 € al giorno, esclusa la consegna a Er Rachidia. Se affittate la jeep senza autista è comunque meglio farsi accompagnare da una guida locale:

costa circa 50 € al giorno, parla il berbero (chi abita nel deserto non sempre sa comunicare in francese), conosce le piste (senza punti di riferimento è facile sbagliare strada) e, non ultimo, nei bivacchi si incarica di montare le tende e cucinare. L'agenzia organizza anche tour in jeep più lunghi e corsi di guida sulla sabbia studiati su misura. Imparerete a tenere la strada sui vari terreni (su *hammada*, *reg ed erg*), a usare il gps e a leggere il *road hook* (tei. 347 003 1728, +212 62 299524, [www.adventour.org](http://www.adventour.org)).

Un altro buon tour operator che organizza viaggi di avventura - anche su misura - nel deserto del Marocco è **Harmattan**. Tra i suoi tour, Draa e Dades è un itinerario in jeep di nove giorni che tocca i luoghi citati

nel nostro articolo (tei. 041 5420654, [www.harmattan.it](http://www.harmattan.it); prezzi da 1.400 €). Se viaggiate con un'organizzazione, potete chiedere di fare allestire un bivacco con tende berbere solo per voi; se invece partite da soli, potete passare una o più notti negli accampamenti stabili, come il **Sand Fish Bivouac**, tra le dune di Merzouga, che è abbastanza spartano, ma è gestito da persone simpatiche (tei. +21 235774430, [www.sandfishbivouac.com](http://www.sandfishbivouac.com); 20 € a persona in mezza pensione). Sulla strada da Erfoud a Er Rachidia l'hotel Xaluca è accogliente e informale. Vale la pena prenotare una suite (Maadid, tei. +21 235578450, [www.xalucamaadid.com](http://www.xalucamaadid.com); 67 € a persona in mezza pensione, 89 € la junior suite).