

# TUNISIA

## DESCRIZIONE

Scopo principale del viaggio è quello di dare un assaggio dell'Africa e delle sue piste, approfittando anche per vedere vestigia storiche di grande valore; in fase di programmazione scelgo di scendere da Ovest e risalire da Est, in modo da essere in zona mare per il relax di fine viaggio.

Il viaggio è stato effettuato ad inizio agosto 1997, durato due settimane, in 8 persone su 4 moto ed un fuoristrada direttamente dall'Italia.

## ITINERARIO

1° giorno: Ci incontriamo a Genova, alla partenza del traghetto per TUNISI; è presto, ma c'è già una lunga coda per il visto di Polizia: siamo in pieno esodo e ci sono migliaia di persone in partenza. Il susseguirsi di corse affollate ha fatto accumulare parecchio ritardo: alla partenza saranno oltre 4 ore. Il 95% dei passeggeri è tunisino, il rimanente turisti europei, soprattutto italiani, tedeschi e francesi. Sono notevoli i disagi causati dal forte affollamento: lunghe code per tutto, dai pasti alle pratiche doganali; nonostante ciò, il servizio è discreto, anche se la pulizia complessiva lascia un po' a desiderare.

2° giorno: Il mare è calmo e la traversata tranquilla, così recuperiamo quasi un'ora: sbarchiamo intorno alle 14, ma l'estenuante burocrazia ci permetterà di uscire dal porto solo verso le 18. Non abbiamo un albergo prenotato e, approfittando della cortesia di un simpatico tunisino incontrato sul traghetto, riusciamo a trovare alloggio in un lussuoso hotel a EZ-ZAHRA, a pochi km da Tunisi. Siamo in albergo poco dopo le 19, in tempo per la doccia e per la cena nel ristorante interno.

3° giorno: Partiamo di buon'ora e prendiamo l'autostrada per Tunisi (gratuita in questo tratto) ed usciamo allo svincolo di Fouchana; poi seguiamo le indicazioni per Kairouan; dopo circa 20 km incontriamo i resti imponenti dell'acquedotto romano che portava l'acqua a Cartagine. Poco prima di El-Fahs troviamo sulla destra l'indicazione per il sito di THUBURBO MAJUS: sono i resti di un'antica città romana e la visita richiede circa 1 ora. Ritorniamo sulla strada principale, attraversiamo El-Fahs e prendiamo per Teboursook; qualche km dopo il villaggio di El-Aroussa, prima di arrivare a Gaafouor, in un rettilineo in leggera salita, sulla destra di fronte ad un piccolo bar inizia la pista non segnalata che porta direttamente a Teboursook. E' un piacevole sterrato che sale sul fianco della montagna, sempre senza indicazioni, ma abbastanza intuitivo: si va verso l'alto con alcuni tornanti finché si scavalca il crinale; poco

dopo l'inizio della discesa, sulla destra si incontra una fontana / abbeveratoio (non potabile). Si prosegue poi la discesa fino ad incontrare nuovamente l'asfalto: in tutto sono circa 20 km di sterrato; qui si gira a sinistra e dopo qualche km si arriva a TEBOURSOUK. Si attraversa il paese per deviare verso DOUGGA: un sito romano ottimamente conservato, in posizione dominante sul fianco della montagna: la visita richiede circa 2 ore. Ritorniamo poi sulla strada principale in direzione di LE KEF, dove ci fermiamo in un nuovo alberghetto, sulla salita alle porte del paese.

4° giorno: Per una decina di km seguiamo la statale P-17 in direzione Kasserine / Gafsa; poi prendiamo a destra verso Sakiet / Sidi-Youssef (confine algerino), sempre su asfalto. Dopo pochissimi km, sulla sinistra si stacca uno sterrato (senza indicazioni), ma largo ed evidentemente ben frequentato, che ci porterà direttamente a Kalaat-Es-Senan. Si passa alla destra di un'alta montagna e dopo circa 20 km di buono sterrato si arriva nuovamente sull'asfalto: qui si gira subito a destra e dopo pochi km si prende a sinistra (a destra si tornerebbe indietro verso Sidi-Rabah); le indicazioni sono scarse ed in caso di dubbio è opportuno chiedere ai locali. Sempre su asfalto si arriva a KALAAT-ES-SENAN; da qui si devia in sterrato di montagna per Ain-Senan ed il Plateau (Table) de Jugurtha. Si ridiscende su una nuova strada asfaltata verso Haidra, ma dopo pochi km l'asfalto termina e diventa un ottimo sterrato; si procede (come sempre) ad intuito, in quanto mancano totalmente le indicazioni. Ad uno dei tanti incroci sbagliamo strada e dopo pochi km arriviamo ad una piccola caserma a ridosso del confine con l'Algeria: i militari sono meravigliati di vedere dei turisti da quelle parti, e con gran cortesia ci suggeriscono una scorciatoia per ritornare sulla pista giusta. L'attraversamento di HAI DRA è su asfalto, sulla statale P-4, ma dopo pochi km in direzione Est verso Thala, sulla destra parte una pista molto evidente; si viaggia sempre intorno ai 500 m di quota. ATTENZIONE: qui la carta Michelin è errata; la pista porta a Foussana, seguendo la ferrovia e non esiste alcun percorso diretto verso Bou-Chebka. A FOUSSANA troviamo l'asfalto e, piuttosto provati da questa "full immersion" di fuori strada, decidiamo di puntare diretti verso GAFSA, senza ulteriori deviazioni; passiamo rapidamente attraverso Kasserine e Feriana e prendiamo alloggio all'hotel Gafsa.

5° giorno: Partiamo verso Sud per visitare le miniere di SELDJA, vicino a METLAOUI; nonostante tutte le indicazioni in nostro possesso, non riusciamo a trovare traccia della pista che attraversa la gola; procediamo quindi per asfalto, in direzione di Moulares. Circa 25 km dopo Metlaoui, la strada principale C-122 punta a destra, verso S.Boubaker e Majal-Ben-Abes; noi invece andiamo a sinistra, sempre verso Moulares. Pochi km dopo questo bivio, appena dopo un piccolo scollinamento, sulla sinistra parte una bella pista di

sterrato liscio e veloce (come sempre senza indicazioni), che porta a Redeyef. Poco dopo l'attraversamento della ferrovia la pista risulta impraticabile (pare per un allagamento) e quindi siamo costretti a ripiegare su una pista alternativa che ci porta a Moulares. Qui ritroviamo l'asfalto ed andiamo a sinistra, verso Redeyef; circa 15 km dopo il villaggio, troviamo il bivio per MIDES, che raggiungiamo dopo pochi km (attenzione a NON prendere per l'Algeria). Passiamo il villaggio nuovo ed andiamo al vecchio, nella *palmerie*; Mides risulta essere la più bella delle oasi di montagna, anche perchè è la meno battuta dal turismo e quindi la più "vivibile". Dopo una visita di circa ½ ora, ripartiamo per TAMEGHZA, prendendo alcune scorciatoie su pezzi di pista molto intuitiva ed evidente, risparmiando diversi km di asfalto. Dopo la sosta di rito alla famosa cascata, con annesso bagno, ripartiamo ancora su asfalto per fare sosta all'ultima delle oasi di montagna: CHEBIKA; questa potrebbe essere esclusa dal giro, in quanto la più "battuta" dai turisti. Proseguiamo verso Tozeur e dopo un paio di km deviamo sulla destra verso Dhafria, per fare ancora un po' di pista; ritorniamo sulla principale, asfaltata e raggiungiamo velocemente TOZEUR, dove prendiamo alloggio al campeggio Beaux Reves (il migliore dei due). Ci rendiamo conto di un fatto, di cui avremo conferma anche nei giorni posteriori: i grossi tour-operator, con i turisti tutti ben intruppati nei loro bus ad aria condizionata, praticano un turismo "mordi e fuggi" che non dà alcun beneficio alle zone visitate e non consente alcun contatto culturale con la realtà locale.

6° giorno: Partiamo con calma e facciamo un'inutile puntata a NEFTA: 23 km di asfalto per vedere i laghetti termali ai piedi del Cafè de la Corbeille, che però sono asciutti da anni. Da qui abbiamo due possibilità: la pista che passa a Sud dello Chott o la strada asfaltata che lo attraversa; decidiamo per quest'ultima, confidando di poter fare delle deviazioni sulla superficie dura del lago. Sapremo dopo che anche la "pista" del sud è ormai un nastro d'asfalto. Ritorniamo quindi verso Tozeur, puntando poi verso Kebili / Gabes; si attraversano alcuni villaggi e poi la strada entra nello Chott. Dopo un po', abbandoniamo l'asfalto per correre in parallelo alla strada, sulla superficie dura del lago; non c'è rischio di perdersi: è sufficiente tenere d'occhio la strada e non allontanarsene troppo. Tutto procede bene per 20-30 km: il fondo è compatto e si riesce a viaggiare a velocità abbastanza sostenuta; bisogna prestare molta attenzione ai corrugamenti della superficie, perché alcuni sono abbastanza pericolosi, soprattutto per le moto. Poi il fondo comincia a diventare più umido e ci impantiamo una prima volta; riusciamo a ripartire da soli, ma dei locali ci danno indicazioni "false e tendenziose" e dopo pochi km incappiamo in un pantano dove ci blocchiamo in modo irreversibile. Con lo sforzo di tutti e l'aiuto di 6 locali del vicino chiosco, in 2 ore riusciamo a tirarci fuori; questo "aiuto" ci è costato una fortuna: circa 100.000 Lire, oltre

a vari souvenir acquistati a prezzi esorbitanti e vari "regali" letteralmente strappatici dalle mani senza alcun ritegno: sigarette, viveri, vestiario, ecc. Con una breve sosta recuperiamo le energie appena spese e quindi proseguiamo su asfalto. Decidiamo di fermarci a KEBILI e scendiamo all'Hotel des Autriches: un bell'albergo, anche se un po' datato, ma tranquillo e dotato di tutti i confort, piscina compresa, ad un prezzo molto accessibile.

7° giorno: Partiamo tardi, con calma, per recuperare le energie perse ieri; in paese approfittiamo di un autolavaggio per far ripulire i veicoli dal sale raccolto nello Chott; la giornata si anticipa torrida fin dalle prime ore, ma la tappa di oggi è abbastanza corta. Scendiamo verso Sud dapprima su asfalto, poi prendiamo a destra sulla pista per EL-FAOUAR, seguiamo nuovamente su asfalto per ES-SABRIA e ZAAFRANE e nel tardo pomeriggio siamo al campeggio "Desert Club" di DOUZ. Decidiamo di operare vasti tagli al programma iniziale: l'idea primitiva era di scendere lungo la "pipeline" fino a Borj-Bourguiba e magari arrivare fino al confine con la Libia, per risalire poi verso Est; scegliamo invece di scendere solo fino a Ksar Ghilane, accorciando le tappe e prendendoci un paio di giorni di relax al mare. Ci organizziamo quindi per l'unica tappa del deserto, che ci porterà a Ksar Ghilane: si potrebbe anche andare da soli, seguendo la pista via Bir-Ghezane e Bir-Soltane, relativamente facile; i motociclisti però desiderano un po' più di deserto e quindi riteniamo opportuno prendere una guida: al campeggio ci propongono Mohamed Brahm, abituale frequentatore della zona, che fa anche assistenza al Rallye di Tunisia (quello competitivo). Mohamed esclude a priori la possibilità di fare la "pista delle grandi dune", molto spettacolare ma non alla nostra portata: richiede una buona esperienza di guida su sabbia, moto preparate e gomme adatte, tutte cose che a noi mancano! Faremo quindi la pista "facile", quella utilizzata dalla gara del Rallye di Tunisia; inoltre abbiamo il problema dei passeggeri, che non potranno viaggiare sulle moto: perciò la guida dovrà venire con la propria macchina e questo ci costerà in tutto circa 300.000 Lire (senza macchina ci sarebbe costata circa 130.000 Lire!).

8° giorno: Partiamo intorno alle 6, acquistiamo il pane ed una notevole scorta d'acqua e quindi lasciamo Douz. All'inizio la pista è bella, varia e relativamente facile, ma nei punti più sabbiosi qualche moto ha abbastanza difficoltà ed un paio di volte si insabbiano; poi diventa ancora più difficile ed alcune moto faticano non poco. Con una breve sosta a BIR-SOLTANE, arriviamo a KSAR GHILANE intorno alle 14: per percorrere i 155 Km di pista abbiamo impiegato quasi 8 ore! Sinceramente non saremmo stati in grado di percorrere questa strada da soli: i bivi sono numerosi e non ci sono indicazioni, né qualcuno cui chiedere informazioni.

9° giorno: Partiamo presto anche oggi, per cercare di evitare il grande caldo; siamo soli, ma abbiamo le indicazioni di Mohamed per arrivare a Guermessa e

di qui Chenini: ritorniamo per qualche km sulla pista della *pipeline* percorsa ieri, poi deviamo verso destra (Est); ad un primo incrocio lasciamo a sinistra la strada che ritorna a Bir-Soltane e prendiamo a destra per Beni Kheddache. Poi all'incrocio successivo, lasciamo a sinistra la strada per Beni Kheddache e prendiamo a destra per Guermessa; dopo quasi 90 km di sterrato abbastanza brutto, gli ultimi km sono su asfalto ed è un sollievo. Per inciso, in questo tratto la Michelin è assolutamente inutile! GUERMESSA è piacevole perché non inquinata dal turismo, che difficilmente vi fa sosta; una rapida bevuta e ripartiamo per CHENINI, con ulteriori 10 km di sterrato. Qui mangiamo e dopo una lunga sosta, nel tardo pomeriggio andiamo a visitare il villaggio berbero, molto interessante; stanchi ed affaticati decidiamo di portarci avanti e quindi saltiamo Tataouine per fare tappa a MEDENINE.

10° giorno: Partiamo su asfalto fino a Metameur, poi prendiamo la strada che ci porterà direttamente a MATMATA attraverso le montagne: 20 km di sterrato, poi asfalto, poi altri 15 km di pista di montagna ed infine siamo arrivati. La visita alle case troglodite è abbastanza rapida, forse abbiamo tirato troppo sul prezzo della guida; mangiamo un boccone e poi ripartiamo per un lungo trasferimento su asfalto: GABES e quindi SFAX. Il traghetto per le isole KERKENAH parte ogni 2 ore (alle 16, 18, 20 e 22): riusciamo a prendere quello delle 18, e poco dopo le 19 sbarchiamo; ad una decina di km dal porto, cominciano gli alberghi; prendiamo alloggio ai bungalow dell'hotel Cercina.

11° giorno: La giornata trascorre in completo relax, con brevi giri turistici all'interno dell'isola.

12° giorno: Il traghetto parte ogni 2 ore, dalle 7:30: noi riusciamo a prendere quello delle 9:30 e lasciamo Sfax verso le 11. Andiamo diretti ad EL-JEM, per vedere il famoso anfiteatro, grande quasi come il colosseo; è imponente, ma ristrutturato male, con troppi e vistosi interventi in epoche successive, ed inoltre la visita costa cara (quasi 7.000 Lire a testa). Ripartiamo nella tarda mattinata e dopo pochi km ci fermiamo a fare picnic; in serata arriviamo a KAIROUAN e ci sistemiamo all'Hotel el-Menema, poco lontano dalla Medina. Una visita di assaggio e poi ceniamo in un grazioso ristorante subito fuori dalle mura.

13° giorno: Dedichiamo tutta la mattinata alla visita della Medina e della grande moschea: per la visita è necessario acquistare i biglietti all'ufficio del turismo (Syndicat d'initiative), situato a Nord della città, a circa 20 minuti di cammino; la moschea vale la visita, per quanto solo ai musulmani sia concesso entrare nella sala delle preghiere e gli altri debbano accontentarsi di guardarla dal cortile interno. Nel primo pomeriggio ripartiamo: la strada è molto scorrevole e rapidamente siamo ad ENFIDA; scartiamo l'autostrada a pagamento e lungo la statale arriviamo ad HAMMAMET, proseguendo fino a NABEUL, che le

guide indicano "un posto tranquillo" e ci sistemiamo al campeggio affollato ma discretamente ordinato e pulito.

14° giorno: E' l'ultima giornata in Tunisia ed è dedicata al relax: un po' di spiaggia e giretto in paese; il mare è discreto, ma il centro sembra una "brutta copia" di Rimini.

15° giorno: Ci assicurano che in ½ ora saremo al porto e quindi partiamo con calma verso le 10. La strada diretta a Tunisi passa per Grombalia e Hammam-Lif; poco dopo Hammam-Lif si entra nell'autostrada di circonvallazione (gratuita) che conduce al porto de La Goulette, senza farsi coinvolgere dal traffico cittadino. Il traffico commerciale locale è molto intenso, forse perché è sabato ed impieghiamo quasi 2 ore (alla faccia delle informazioni !), ma abbiamo comunque il tempo per trasformare in benzina gli ultimi dinari rimasti. Arriviamo al porto quasi alle 12; la partenza è prevista alle 14 e sono già in corso le operazioni d'imbarco. Questa volta le pratiche sono estremamente veloci: è sufficiente che uno solo del gruppo si presenti allo sportello con biglietti, passaporti e libretti dei veicoli ed in pochi minuti siamo pronti, in coda per i visti di polizia e dogana. Il traghetto non è il solito Habib: per questa traversata usiamo la Dame-m, nave greca del '94 dove dormiamo in ottime cabine "eco-confort" con servizi; la partenza è puntuale alle 14.

16° giorno: Il mare è tranquillo e la traversata procede regolare; solo un brivido nella tarda mattinata, all'altezza della Corsica: un botto, una fumata nera ed i motori si fermano. Prontamente, prima di fermarsi del tutto, il traghetto vira a sinistra, portandosi d'inerzia verso la Corsica; poi si ferma del tutto. Per una mezzora non arriva alcuna informazione, poi qualche gorgoglio ed i motori girano di nuovo; nel giro di pochi minuti, il traghetto è nuovamente in marcia verso Genova. Arriviamo in porto con circa un'ora di ritardo; salgono a bordo i poliziotti per i controlli di dogana, nel giro di 10-15 minuti cominciano a sbarcare le prime macchine e verso le 16 siamo in strada.

## **NOTIZIE PRATICHE**

Dogana: per il viaggio di andata, si inizia con la prima coda già al porto di Genova: nella palazzina centrale i Poliziotti Italiani mettono il loro timbro di autorizzazione sul passaporto. Per entrare in Tunisia, le pratiche sono a dir poco estenuanti; si comincia sulla nave, passando da TRE distinti funzionari, per ognuno dei quali si fa una coda di almeno ½ ora: prima la *fiches* per la polizia, poi per l'importazione della macchina, poi per il permesso di circolazione (ricordarsi il libretto di circolazione italiano, altrimenti non si può fare nulla a bordo e bisogna perdere più tempo a terra). Arrivati a terra, ci saranno altre code ed altri funzionari: controllo doganale, controllo dei timbri e delle *fiches* predisposte sulla nave, ecc. ecc.; ci vogliono almeno 2-3 ore prima di riuscire ad uscire dal porto. Per il rientro, le pratiche sono notevolmente più snelle: al porto di Tunisi vanno presentati i biglietti ed i libretti dei veicoli, poi ci sono le solite *fiches* da compilare, il controllo doganale e quindi l'imbarco. A Genova, la Polizia Italiana sale a bordo per i controlli prima di poter sbarcare, ma le pratiche sono piuttosto veloci; poi si esce rapidamente, senza ulteriori controlli. NON è necessario confermare i biglietti di ritorno.

Lingua: il francese è diffusamente conosciuto; si trova sempre più gente che parla un po' di italiano, mentre l'inglese è ancora poco usabile.

Clima: che in agosto sia caldo è OVVI O ! in realtà è MOLTO più caldo di quanto ci si aspetti: di giorno si raggiungono temperature di 45-50 gradi e la guida su percorsi un po' impegnativi mette a dura prova la resistenza fisica dei piloti; il collasso da calore è lì, pronto a beccarci appena ci si espone un po' troppo. Le precauzioni sono le solite: coprirsi con abiti leggeri è più efficace che non girare in maniche corte e pantaloncini. Bisogna bere molto, evitando le bevande gassate ed eccitanti; consigliabile portarsi dall'Italia dei reintegratori salini in quantità industriali e viaggiare sempre con grandi scorte di acqua (4-5 litri/testa).

Alberghi: piuttosto cara Tunisi, dove sarebbe opportuno prenotare dall'Italia; per il resto della Tunisia, un trattamento discreto, in stanza a due letti con doccia, va intorno alle 20-30.000 Lire a testa. Per la ricerca, ci siamo affidati alla guida della "Lonely Planet" in edizione Italiana della EDT, scegliendo tra gli alberghi di media categoria; in quelli economici, bisogna stare attenti a non calpestare gli scarafaggi e per il letto è meglio avere un sacco-lenzuolo a triplo isolamento. Per i campeggi si pagano circa 5.000 Lire / testa.

Ristoranti: negli alberghi in genere è compresa la colazione, anche se non molto abbondante. Per il pranzo generalmente abbiamo fatto solo uno spuntino; per la cena non ci sono grossi problemi, anche se non c'è una grande varietà di piatti: pollo, montone o agnello, a volte il *cuscus*; sempre disponibile l'ottima insalata tunisina come antipasto. Si beve Coca Cola o acqua in bottiglia; nei locali per i turisti si trova anche la birra locale, leggera ma buona; assenti i super-alcologici. I prezzi oscillano dalle 6-8.000 Lire/testa dei ristoranti locali, bevande

comprese, fino alle 40.000 per mangiare il pesce nei ristoranti per turisti delle località di mare, birra compresa.

Costi: abbastanza contenuti; il cambio del DINARO TUNISINO è intorno alle 1600 Lire/Dinaro: per 1000 Lire si ricevono circa 0,62 - 0,63 Dinari; cambiando dai Franchi francesi si ricevono circa 18,2 - 18,3 Dinari per 100 FF. Gli sportelli di cambio delle banche sono discretamente veloci e NON applicano alcuna commissione; non ha senso portarsi Franchi Francesi o altra valuta straniera: conviene portarsi direttamente Lire Italiane, evitando le spese di cambio in Italia.

Pagamenti: si riesce ad utilizzare la carta di credito solo negli alberghi più grossi e cari; pressoché sconosciuta nei negozietti, nei ristoranti e nei distributori di carburante.

Strade: il viaggio nasce per fare del fuoristrada, quindi è evidente che siamo andati a cercare le strade peggiori; le piste, però, sono ormai quasi completamente scomparse, sostituite da nastri d'asfalto più o meno ben tenuto. Fuori dei percorsi principali, le indicazioni sono piuttosto scarse; agli incroci sulle piste difficilmente ci sono delle segnalazioni; i locali vi indicano volentieri la strada, ma è indispensabile valutare con quanta convinzione vi rispondono: talvolta vi capiscono male e rispondono in buona fede. Evitate le domande con risposta preconfezionata "per andare a xxx si va a destra?": se hanno difficoltà a comprendervi, non avranno MAI il coraggio di contraddirvi, quindi vi risponderanno sempre di SI ... La benzina costa poco più di ½ dinaro (circa 850-900 Lire/litro), il gasolio circa 0,3 dinari (circa 500 Lire/litro); abbastanza frequenti i distributori e facilmente reperibile anche la benzina verde. Problemi di rifornimento si presentano solamente nel profondo Sud, dove è necessario avere un'autonomia di 3-400 km. Il limite di velocità è di 90 km/ora fuori città ed è opportuno non superarlo di molto; i controlli di polizia sono molto frequenti (Polizia stradale, guardia civile, esercito, ecc.), soprattutto alle porte delle cittadine; sono però sempre molto cortesi, cercando più che altro un contatto umano, qualcuno con cui scambiare quattro chiacchiere, in special modo sulle strade poco frequentate.

Guide: utilizzata la Lonely-Planet in edizione italiana della EDT

Cartografia: utilizzata la carta 958 "Algeria e Tunisia" della MICHELIN; molto valida per la preparazione, andrebbe integrata da carte più specifiche per quanto riguarda le piste: infatti, sul campo si dimostrerà abbastanza approssimativa e/o errata per quanto riguarda piste e sterrati. Quella in mio possesso è l'edizione del '95, ma riporta ancora come "piste" delle strade già asfaltate da 5-6 anni



