

La Battaglia di Zama

Da Siliana a El Kef

Testo, foto e rilevamenti di Simone Monticelli

Punto di partenza	Siliana
Punto di arrivo	El Kef
Lunghezza	107 Km off-road
Durata	1 giorno
Mezzo di trasporto	Moto da enduro, Bicilindrica o Monocilindrica
Difficoltà	Bassa su quasi tutto il percorso, Media nei tratti montani del Jebel Laskir e Douamis. Elevata per le bicilindriche con bagagli al WP RB8. Qualche difficoltà di orientamento nei tratti che seguono le tracce agricole che potrebbero variare di anno in anno. In caso di problemi navigare a bussola verso il WP successivo.
Spese	10 Euro per pernotta a Siliana, 15 euro per cena e pernotta a El Kef



Il Deserto non è fatto di sola sabbia! La Tunisia ha molto più da offrire che una distesa infinita di dune da sverginare, e si merita un giudizio più attento da parte di chi la vede come una meta “facile” per le proprie avventure Africane, vicende più simili a giri sull’otto volante piuttosto che a viaggi.

E’ un paese che va scoperto, va visitato a fondo e conosciuto fermandosi a parlare con i pastori, con gli agricoltori e con gli anziani seduti ai caffè intenti a sorseggiare te nero.

Per questo ho percorso questi itinerari, per scoprire angoli di territorio sahariano che mi hanno aperto le porte del deserto e che hanno contribuito a far nascere in me quel desiderio irrefrenabile di tornare ...

Mi sento osservato. Ho come un presentimento: qualcuno mi segue. Ma chi? Dietro di me ci sono solo i miei compagni di viaggio sulle loro moto, e ormai sono due giorni che li vedo nei miei specchietti retrovisori. C'è qualcun altro.

Entro nel paese di **Siliana** e capisco chi è. Mi torna in mente un nome, **Scipione l'Africano!** Perché? Semplice, è poco distante da qui che il suo esercito sconfisse **Annibale**, mettendo quindi fine ad una delle guerre Puniche.

Mi volto spaventato: *Non è una bella sensazione pensare di essere seguito da un Generale Romano incazzato.* Mi scuoto la testa e mi rendo conto che sono al sicuro: sono su un GS, una potente moto BMW appena tagliandata, come cavolo potrebbe mai riuscire a starmi dietro un Centurione?

Ma pensiamo alla fuga, ehm, al percorso.

L'itinerario che ho intenzione di descrivere parte da un grande viale alberato che dal centro di **Siliana** si dirige verso Est. La direzione che seguiamo uscendo dal paese è **Maktar**, lasciamo quasi subito la strada principale all'altezza del waypoint **RB1** deviando a destra costeggiando delle belle campagne. La moto viaggia ad andatura blanda, ho il pieno, ma sono certo, dovendo arrivare solo fino a El Kef che non avrò problemi di autonomia. Questo naturalmente sempre che io non mi perda, o cosa più facile che non mi metta a seguire le indicazioni di qualche pastore invogliato da una particolare conformazione del territorio.

Dopo 7,2 Km mi fermo, guardo il GPS e decido, non so perché, di svoltare a destra dirigendomi verso un bel crinale che fa da barriera naturale ad una fitta piantagione di ulivi. Segno il waypoint **RB2**, scatto una foto e proseguo. Entriamo in una bella valle contornata da basse colline prive di vegetazione e dopo 2,4 Km la strada asfaltata finisce. Alla mia destra il bivio per **Jama**, sede della battaglia tra Scipione e Annibale, noi proseguiamo in direzione Nord-Ovest, utilizzando una stretta strada sterrata che sale sul Jebel che ci troviamo di fronte. Dopo altri 2 Km il percorso diventa poco più che una traccia, raggiungiamo il Waypoint **RB3** dove incontriamo un uomo a piedi diretto ad una piccola costruzione. Gli chiedo informazioni, ma lui fatica a capire il mio Francese maccheronico, quindi decido di proseguire affidandomi alla sorte.

Proseguo sulle tracce cercando di rimanere su quelle più visibili ed infine dopo 5 Km arrivo al waypoint **RB4** dove incontro una strada sterrata decisamente più battuta del piccolo sentiero che stavo seguendo. Guardo la mappa IGN che ho con me e vedo una traccia che apparentemente consente di attraversare il **Jebel Laskir** che sovrasta il mio orizzonte in modo apparentemente invalicabile. Procedo quindi verso Nord per 2 Km raggiungendo il waypoint **RB5** dove abbandono la traccia che sto seguendo per prendere un sentiero che pare inerpinarsi sulla montagna. Non sono certo di essere sulla via corretta, dato che non mi sono messo a calcolare la mia posizione sulla mappa. Tuttavia facendo qualche conto spanno metrico sulle distanze decido che vale la pena provare. Mi





limita sempre un po' il pensiero di essere a bordo di una moto che pesa oltre 300 kg, ma alla peggio, esiste sempre la retromarcia.

Il sentiero che sto percorrendo è poco più che una mulattiera, tuttavia quando arrivo in vetta, dopo un passaggio un po' stretto raggiungo un'altra strada sterrata. Ho percorso 3,8 Km dall'ultimo punto che ho segnato sul mio GPS e ora mi trovo al waypoint **RB6**. Vedo alla mia sinistra una bella valle appena tinta di verde, questa si stringe dopo essere stata

sfruttata per diverse centinaia di metri dagli agricoltori. Un sentiero la taglia in due, io decido di seguirlo, anche se questo punta diretto verso la montagna. Il primo tratto è un po' infangato per via dei sistemi di irrigazione che hanno completamente invaso d'acqua i primi cento metri. Il GS fatica un po' ad avanzare, ma poi con qualche imprecazione riesco a passare. In 5,2 Km il sentiero mi porta fino ad un'ampia pianura che, seppur apparentemente arida, viene utilizzata per creare dei nuovi spazi agricoli.

Mi fermo cinque minuti, il tempo di marcare il waypoint **RB7** e decidere che direzione seguire da qui in avanti. Al primo bivio, appena 30 metri da dove mi trovo, prendo la direzione Ovest, entrando nuovamente in un sentiero realizzato dagli agricoltori. Percorro 3,5 Km e raggiungo, dopo qualche difficoltà dovuta a dei tratti ricoperti di pietre smosse, il waypoint **RB8**, punto situato al margine di una barriera naturale realizzata con delle piante. Devio ancora più decisamente ad ovest per altri 3,5 Km seguendo le tracce degli agricoltori, e punto verso il waypoint **RB9**, situato nel bel mezzo della piantagione e significativo per via di un bivio. Mi rendo conto di essere nel bel mezzo del nulla, con una montagna da attraversare e con una moto a dir poco pesante sotto al sedere. Sono quasi tentato, forse è meglio tornare indietro, ma in lontananza vedo un pastore quindi è doveroso andarlo a salutare.

Quando mi vede fa una faccia strana, sono quasi certo che sia la prima volta che vede delle moto da queste parti, i turisti generalmente vanno tutti nei posti più conosciuti e si dimenticano di guardarsi attorno, ahimè perdendo gran parte di ciò che il paese ha da offrire. Anche con lui però non riesco a scambiare neanche una parola, solo un sorriso e un Inshallah, che comunque è sempre gradito.

Ormai siamo in ballo, balliamo. Continuo a seguire queste tracce e raggiungo una serie di basse costruzioni bianche, forse il deposito di qualche azienda agricola del luogo. Siamo al waypoint **RB10**, ho percorso altri 3,4 Km dal punto precedente, e questo lo marco in maniera indelebile nella mia memoria perché è quello che indica la via d'uscita dalla fitta rete di sentieri che mi hanno permesso di attraversare il **Jebel Laskir**.

Seguendo una strada sterrata mi dirigo verso ovest attraversando i binari della ferrovia. Dopo 4 Km arrivo al waypoint **RB11**, un bivio. Prendo a destra cercando la direzione per **Sidi Bou Rouis** e raggiungo il punto **RB12** in altri 3,7 Km di sterrata bianchissima che non mi crea nessun tipo di problema. Davanti a me, a circa duecento metri vedo la strada asfaltata che naturalmente non voglio incrociare. Prendo quindi il primo sentiero alla mia destra affidandomi solamente alla fortuna, e mi va bene, riesco a tagliare completamente l'asfalto raggiungendo il punto **RB13** in 3,3 Km. Questo punto è situato proprio nel bel mezzo di un affluente del **wadi Melah**, qui il passaggio si rivela un po' difficile, ma comunque molto divertente. Cerco il passaggio migliore per attraversare l'oued e, graffiando solo un po' le borse d'alluminio su una pietra aguzza - su cui ho deciso di poggiare la moto - riesco a passare.



Rientro nei campi, ormai ci ho preso gusto e, dopo 1,9 Km, raggiungo il waypoint **RB14** l'ennesimo bivio a cui deviare a destra. Proseguo dritto, attraverso la statale P18 e raggiungo dopo 4,3 Km il waypoint **RB15**. Punto il muso della moto verso le alture verdeggianti che mi stanno di fronte e quando sono ai suoi piedi vedo chiaramente le tracce di un sentiero che sale e si perde nel jebel. Me la faccio un po' sotto, ma non resisto, voglio salire e scopro un bel percorso che mi porta in 3,6 Km al waypoint **RB16**. Qui prendo la destra e seguo una traccia semi-nascosta da alcuni alberi abbattuti, poi mi ritrovo su un sentiero pietroso che mi apre la vista sul letto del **wadi Swani** e la sua valle oscurata dall'ombra del **jebel Ed Douamis**. Dopo 4,4 Km di percorso un po' tecnico, attraversando nuovamente una strada statale, arrivo al waypoint **RB17**.

Seguo il corso del wadi e mi dirigo verso Nord utilizzando una traccia seminascosta, poco prima di incrociare l'asfalto devio a sinistra su un altro sentiero che si trasforma poi in una strada bianca e finalmente, dopo 5,2 Km, arrivo al waypoint **RB18**. Questo waypoint è un bivio, che mi consente di raggiungere i sentieri presenti sul **jebel Ed Douamis**, alcune belle tracce non molto difficoltose ma che permettono di tenere lontano l'asfalto ancora per un po'. Mi trovo al waypoint **RB19** dopo aver percorso 3,6 Km e attorno a me il verde. E' incredibile come possa variare il panorama in così pochi chilometri.



Seguo la traccia principale, che comunque è davvero poco marcata, e arrivo al punto **RB20**, proseguo ancora e, dopo una deviazione a destra, mi trovo al punto **RB21**. Fin qui, partendo dal waypoint **RB19** ho percorso 8,3 Km. La montagna che sta alla mia sinistra mi alletta troppo, forse per via del nome del marabutto che si trova sulla sua vetta, il **Marabutto di Sidi Amor**. Decido di farci una puntata, deviando quindi a sinistra seguendo un bel sentiero battuto da qualche trattore, che di tanto in tanto



presenta dei canali che mi costringono ad un'andatura lenta. In 5 Km arrivo alla strada asfaltata (waypoint **RB22**) ma anche in questo caso l'abbandono subito, e raggiungo dopo 3,7 Km a Zig-Zag nei campi, la statale P5 al waypoint **RB23**. Quando esco sull'asfalto scavalcando un gradino di ghiaia in maniera piuttosto goffa mi trovo davanti un uomo. Lui mi guarda e in perfetto Francese mi chiede se abbiamo forse bisogno d'aiuto. Io gli dico che è tutto ok, che stiamo cercando di raggiungere **El Kef** e a questo punto lui mi risponde chiedendomi perché mai siamo spuntati dai campi quando esiste una strada asfaltata. Difficile da spiegare che a noi le strade bitumate non interessano, ma ci provo e gli strappo l'ennesimo sorriso.

Dal waypoint **RB23** al punto **RB24** (**Sidi Bou Jeida**) percorro la statale, sono solamente 2,2 Km quindi niente paura. Da qui mi infilo di nuovo dentro una sterrata che scavalca una montagna calcarea bianchissima. La strada è particolarmente polverosa, la velocità mi fa alzare una nube bianca che mi si appiccica alla visiera del casco. Rallento cercando con le mani di pulire al meglio, ma faccio solo un

pasticcio, avevo le mani inumidite dall'acqua del camel-back e quindi ora mi ritrovo con la visiera che sembra intonacata. Quando mi trovo al waypoint **RB25** e ho percorso 2,8 Km mi devo quindi fermare perché proprio non ci vedo più.

Proseguo sulla strada bianca e arrivo nei pressi di alcune costruzioni all'altezza del waypoint **RB27** in poco più di 1,6 Km. Prendo la sinistra seguendo una strada sterrata che mi porta nuovamente a costeggiare l'oued Swani, poi questa diventa una flebile traccia. Molto importante è la deviazione a sinistra da fare dopo 2,2 Km (nei pressi di una costruzione) che consente di oltrepassare l'oued e raggiungere il waypoint successivo **RB28** dopo 1,1 Km (3,3 dal waypoint **RB27**).

Qui incrociamo una strada sterrata ampia e scorrevole, deviamo a destra e torniamo su una cresta di un jebel calcareo (**RB29** dopo 1,9 Km). Questa volta ci sto più attento e sollevando meno polvere riesco a non causarmi la cecità. Proseguo e arrivo al punto GPS **RB30**, la strada asfaltata principale che porta a **El Kef** in 5 Km.

Di seguito i punti GPS rilevati con dispositivo Garmin 276C impostato sul sistema WGS84.

NOME	POSIZIONE
RB1	N36 05.109 E9 21.330
RB10	N36 11.681 E9 09.765
RB11	N36 12.675 E9 08.015
RB12	N36 11.489 E9 07.004
RB13	N36 11.950 E9 04.866
RB14	N36 11.217 E9 04.187
RB15	N36 12.593 E9 02.014
RB16	N36 12.072 E9 00.190
RB17	N36 13.756 E8 59.020
RB18	N36 15.801 E8 57.250
RB19	N36 14.541 E8 56.480
RB2	N36 05.420 E9 17.727
RB20	N36 12.951 E8 54.965
RB21	N36 13.064 E8 53.944
RB22	N36 12.462 E8 51.210
RB23	N36 12.283 E8 50.024
RB24	N36 11.387 E8 49.045
RB25	N36 12.171 E8 47.906
RB27	N36 12.640 E8 47.077
RB28	N36 11.393 E8 46.636
RB29	N36 11.621 E8 45.733
RB3	N36 07.233 E9 16.248
RB30	N36 12.431 E8 45.489
RB31	N36 10.867 E8 43.106
RB4	N36 09.231 E9 17.510
RB5	N36 10.223 E9 17.791
RB6	N36 11.474 E9 17.380
RB7	N36 11.220 E9 14.007
RB8	N36 12.702 E9 13.170
RB9	N36 12.259 E9 11.175

Preparazione della moto

La moto deve essere in ordine. Controllare ogni perdita d'olio, procuratevi un kit catena - corona - pignone nuovo e non partite senza un kit per la riparazione delle camere d'aria. Controllate i cuscinetti delle ruote, nel dubbio cambiateli magari con degli after - market tipo gli SKF: risparmiate ed avete comunque una garanzia di qualità.

Cercate di informarvi, magari navigando su internet nei forum o chiedendo a meccanici di cui vi fidate, su quali siano i principali difetti della vostra moto e portatevi i ricambi necessari. Per acquistarli verificate nel mercato dell'usato, non correte necessariamente dal concessionario ad acquistare roba nuova che magari, speriamo, non utilizzerete mai. Non dimenticate per nessun motivo le seguenti cose: leve freno e frizione, cavi gas e frizione, candela/e, qualche maglia della catena, dell'olio motore e un kit di viteria e minuteria di varie misure. Naturalmente verificate di avere tutti gli attrezzi necessari per effettuare piccoli lavori, non dimenticate ad esempio le chiavi per smontare entrambe le ruote. Portate un po' di nastro americano, una pasta bicomponente e dell'acciaio liquido e, se il vostro filtro è in spugna, portatene uno di scorta magari già oliato.

Autonomia necessaria

In fuoristrada, considerate un consumo della moto che può arrivare anche al doppio di quello normale. In questo itinerario avrete bisogno di un'autonomia di 150 km di cui circa il 90% in off-road.

E' possibile il rifornimento a Siliana e a El Kef.

Lecture consigliate

Simone Monticelli - **TUNISIA - Guida raccontata per viaggiatori indipendenti.**

Editore Lulu.com, 448 pagine. www.advrider.it/libri

Simone Monticelli

www.advrider.it