

Inverosimilmente si parte, tutti in cabina con l'autista, eccetto Finny, che molto comodamente rimane nella sua cuccia nell'autocaravan in discesa, incastrata fra un divano e la poltrona di guida. L'abitacolo della cabina del camion si presenta così: due posti davanti, uno per l'autista e l'altro per me, le poltrone sono sfondate e le molle si fanno sentire ai glutei; sul dietro, una specie di divanetto, dove si sistema Andrea, fra bottiglie di plastica, fogli, documenti, coperte e guanciali. Il cruscotto è illeggibile, di tutti gli strumenti esistenti funziona solo quello del livello del gasolio. Il parabrezza è tutto rigato, e si riesce a vedere un po' alla meglio solo dalla parte del guidatore, le tendine laterali, di colore indefinibile, legate con lo spago, unte e bisunte, completano l'arredamento. Il motore fortunatamente è abbastanza brillante, l'unico rumore sinistro sono le frecce, che il loro suono metallico tipo klik-clak ricorda la sveglia ingoiata dal coccodrillo che rincorreva Capitan Uncino nella favola di Peter Pan.

Mohamed è un piccolo uomo molto timido, taciturno, parla pochissimo il francese e, cosa abbastanza eccezionale da queste parti, non fuma; tutto l'opposto del primo camionista che per fare 200 chilometri non gli sono bastati due pacchetti di sigarette! Appena partiti, l'alba non è ancora spuntata, c'è molta umidità nell'aria e una fitta nebbia riempie tutta l'hammada, tanto da sembrare di essere invece che in Marocco, nella pianura Padana. Andando avanti con il calore del sole che sorge, tutto si dissolve ripulendo l'intero paesaggio. Comincia così la lunga risalita verso nord, e anche se questa strada l'abbiamo percorsa decine di volte, è comunque una scoperta, perché viaggiando con un locale, altre novità si aggiungono alle nostre precedenti esperienze. Verso le nove del mattino ci fermiamo per una sosta in una delle tante "stazioni di posta" nel minuscolo paese di Tah. Pane caldo inzuppato nell'olio e un bricco di the bollente, è la colazione tipica dei camionisti. In questa specie di bar-drogheria, che non è altro che una baracca con il tetto di lamiera, si vende un po' di tutto: farina, the, bombole di gas, sale, zucchero, pane ecc. Mohamed acquista due sacchi da cinquanta chili l'uno di farina e dieci scatole di the verde da due chili la confezione: non si capisce se per uso personale o se era un'ordinazione. Fino al paese di Akhfennir è considerata zona "franca", noi sapevamo che il carburante costava meno rispetto al nord del Marocco, ma a quanto pare hanno un costo inferiore anche cose di prima necessità quali farina e the. La cosa però che più ci ha colpito sono stati i rigidi controlli da parte della polizia verso i camionisti: numerose sono le pattuglie che stazionano per la strada sia all'ingresso sia all'uscita di ogni paese.

Con noi, turisti stranieri in autocaravan, non hanno mai fatto storie, al massimo hanno chiesto documenti e comunque sempre sorridenti e con la massima gentilezza. Con i camionisti, invece, una ferrea disciplina, accompagnata da evidenti "tangenti". Siamo fermati a tutti (e sottolineo tutti) i posti di blocco esistenti lungo i 650 chilometri che ci separano da Agadir. Notiamo che Mohamed, di nascosto, prepara i soldi della tangente,

pochi Dhiram in verità, ma moltiplicati per i numerosi camion che transitano sull'unica strada asfaltata esistente che va da nord a sud del Marocco, alla fine della giornata i pochi spiccioli diventano una discreta cifra e alla fine del mese, quasi un secondo stipendio per il poliziotto di turno.

Quando il camion è fermato dalla Gendarmerie Royale intercorre uno scambio di saluti: salam aleikum (la



Una "vista" familiare: l'officina autorizzata Fiat ad Agadir

pace sia con te), aleikum salam, è la risposta; nel mentre, la mano di Mohamed scivola dal finestrino e riempie di monetine quella della guardia senza che occhi indiscreti vedano. Ufficialmente poi è formulata la domanda di rito: "Da dove vieni?" "Laayoune!" "Dove vai?" "Agadir!" Anche se noi non comprendiamo l'arabo, erano evidenti le domande, visto che le risposte erano sempre le stesse.

Fra camionisti comunque vige una stretta collaborazione e come in Italia si segnalano sia lampeggiando con i fari, sia gesticolando con le mani, quando in prossimità del percorso c'è in agguato la Gendarmerie Royale. Per comunicare ci sarebbe anche il C.B., ma come tutto il resto degli strumenti di bordo non funziona. Proseguendo verso nord arriva l'ora di