

Fino al cuore del Sahara

**Amaury Hauchard,
Libération, Francia**
Foto di Michele Cattani

Nel nord del Ciad il massiccio del Tibesti domina una regione quasi inaccessibile. Ma anche lì è arrivata internet e sono state scoperte le ricchezze del sottosuolo

“Da quando sono nato, conosco solo il deserto, conosco le piste, questa è casa mia”. Ahmedi Brahim Chaha

regola il sedile, controlla nello specchietto retrovisore che il carico sia fissato bene, attacca il telefono sopra il cruscotto. E parte. In questo giovedì d’inverno Ahmedi si prepara a lasciare Bardai, capoluogo del Tibesti, la regione settentrionale del Ciad al confine con il Niger e la Libia, per andare a Dirkou, in Niger. Vuole comprare della benzina, trenta taniche da sessanta litri, che fisserà con corde robuste a formare una piramide sul cassone del suo pickup. Tornato in Ciad, la rivenderà: al momento la benzina nel suo paese costa il doppio e il commercio va a gonfie vele.

Vale la pena quindi fare quattro giorni di viaggio e seicento chilometri di piste da solo al volante della sua Toyota Tundra bianca tirata a lucido, con i finestrini oscurati, ascoltando musica e podcast. L’ultimo in ordine cronologico: una lezione d’inglese, livello uno. Ahmedi, 31 anni e due figli, pensa in grande: si definisce un



Il deserto intorno a Bardai, Ciad, 21 dicembre 2025

“commerciante” sulla vasta autostrada del commercio informale che attraversa il Sahara da est a ovest. Un modo vago per dire che passa le sue giornate a macinare chilometri nel deserto piatto e ventoso del sud della Libia, del nord del Niger e del

massiccio del Tibesti, i tre lembi di terra che formano la regione d’origine della sua comunità nomade, i teda.

“L’unica differenza rispetto alle vostre autostrade è che qui non ci sono caselli, c’è solo sabbia”, sorride il giovane mentre

si aggiusta gli occhiali sul naso. Nonostante sia un territorio immenso, è impossibile fare un giorno di viaggio senza incontrare qualcuno, che si tratti di trafficanti d’armi, di droga o di migranti, commercianti di generi alimentari, di benzina o semplici

viaggiatori. A seconda dei luoghi, percorrere queste piste infinite è più o meno sicuro.

La storiografia locale, in gran parte coloniale, ha trasformato il Tibesti in un mito, quello di una regione nomade e irre-

dentista. Due importanti cambiamenti strutturali, però, la stanno trasformando: internet e la scoperta di risorse minerarie come l’oro e l’antimonio, un metallo usato per i pannelli fotovoltaici e le batterie elettriche. In quindici anni, secondo le autori-

Un incontro tra le autorità locali e il capo di una milizia, Modra, 28 dicembre 2025



tà locali, le ricchezze del sottosuolo hanno attirato più di 150mila stranieri in un posto di ventimila abitanti. Con loro sono arrivati i problemi tipici di ogni boom demografico improvviso: risentimenti, impoverimento, instabilità... Internet, invece, ha aperto il Tibesti al mondo: le antenne Starlink si vedono ormai su ogni baracca di montagna e su ogni auto di passaggio. TikTok è diventato il passatempo preferito di una popolazione isolata, rafforzando ancora di più il desiderio, naturale, di andare via da lì.

Il Tibesti, un massiccio vulcanico circondato da un mare di sabbia, è un crocevia e una bussola per gli abitanti del Sahara. Loro preferiscono chiamarlo Tou, la "grande montagna", perché è tre volte più grande della Svizzera e il più alto di tutto il Sahara. Quando viaggiano, cresce l'impazienza di ritornare a Tou. Molti lo descrivono come un rifugio inespugnabile, un bastione vulcanico che sovrasta i conflitti. "Nel deserto può succedere di tutto, ci sono attacchi. Ma una volta arrivati qui, non ti succede nulla", assicura Ahmed.

Al di là di un certo sciovinismo e di un orgoglio quasi isolazionista, la storia gli dà ragione: ogni esercito che ha tentato di piegare gli abitanti del Tibesti è stato

sconfitto. Ci sono passati i turchi, gli italiani, i libici, i francesi e perfino l'esercito ciadiano. Tutti, prima o poi, si sono scontrati con la resistenza dei combattenti della montagna. Si potrebbe quasi ripercorrere questa storia osservando i relitti che punteggiano la sabbia: carri armati smantellati e mine anticarro della guerra con la Libia degli anni ottanta, rottami della colonna Leclerc degli anni quaranta, veicoli carbonizzati della ribellione degli anni duemila.

Un anziano avvolto in un elegante boubou bianco cammina lentamente tra le rocce con un bastone: da quattordici anni



Kenia Adoum è il capo tradizionale del cantone di Modra, un paesino sperduto tra le montagne vicino alla città di Miski, dove negli anni settanta fu tenuta in ostaggio l'archeologa francese Françoise Claustre. Questa mattina, Kenia Adoum si unisce al sottoprefetto per riceverci. Da decenni in questa zona i visitatori occidentali si contano sulle dita di una mano.

A sentire Adoum, l'isolamento del Tibesti - che si trova a metà strada tra le capitali del Ciad, del Niger e della Libia, ciascuna distante più di mille chilometri e raggiungibile con strade non asfaltate - sembra la ragione principale per giustificare il fatto che qui non c'è mai stato un vero sviluppo. Né si è affermato un senso di appartenenza nazionale o di stabilità. Nessuno esce di casa senza le armi. Quando si mette al volante del pick-up, il sottoprefetto di Modra sistema sul sedile del passeggero suo figlio piccolo e un fucile d'assalto. Viene da chiedersi se il primo, il suo orgoglio di papà, possa separarsi dal secondo, il suo orgoglio *tout court*.

Le 48 scuole censite nel Tibesti, i tredici centri sanitari e l'unico ospedale non bastano a colmare un vuoto: nella maggior parte degli ambulatori c'è un solo infermiere e gran parte delle scuole non ha

Un autista fa il pieno al suo pick-up, regione del Tibesti, 18 dicembre 2025



insegnanti. Chi riceve l'incarico va via rapidamente perché lo stipendio non è abbastanza alto per giustificare un viaggio così lungo. Nessuno ha l'elettricità, quindi tutti hanno comprato i pannelli solari. Per quanto riguarda l'asfalto, invece, Adoum lo vede solo quando va a N'Djamena, la capitale. "La pista che porta al villaggio l'abbiamo scavata a mano con i picconi nel 1979. Qui abbiamo solo il palmeto, che ci dà da mangiare, e l'oro, che ci porta problemi", si lamenta il capo.

Come tutti gli uomini di queste parti, Ahmed si è affrettato ad accaparrarsi l'oro quando è stato scoperto. Nel 2015 con i suoi guadagni si è comprato un'auto: "È meglio approfittarne per costruirsi un futuro". Poi si è messo a trasportare migranti da Agadez, in Niger, a Sebha, in Libia. A ogni viaggio, una trentina di loro sale sul retro del suo pick-up, pagando 75mila franchi cfa (circa 110 euro) a testa. Ma Ahmed, ci tiene a precisare, non è un trafficante di esseri umani, ma semplicemente trasporta passeggeri. Conosce bene le frontiere, porose e spesso solo sulla carta, e ha tre targhe diverse: Niger, Ciad, Libia. "I confini furono tracciati dai colonizzatori, ma non hanno cambiato niente della nostra vita da viaggiatori", conferma

Anour Oueddei, 94 anni, soldato ai tempi della colonizzazione francese, ribelle in diverse occasioni - come tutti gli uomini della sua età - ma anche fratello del presidente e figlio di un sultano. Bisogna guardare alla storia nel lungo periodo, dice: "Prima si commerciava a dorso di dromedario, ora con le auto".

Nessun dovere

Oltre alle frontiere, gli abitanti del posto snobbano le tasse, i dazi doganali e tutto ciò che somiglia a un dovere verso lo stato che, dicono, non gli ha mai dato granché. I generi alimentari che arrivano dalla Libia, dove gli abitanti del Ciad vanno a rifornirsi e curarsi, sono per lo più di contrabbando. "È il deserto, sono le abitudini del deserto", filosofeggia il governatore Allifa Oueddei, la massima autorità che rappresenta lo stato a livello locale.

Il contrabbando? Ma no! Il contrabbando è illegale, quello delle armi prima di tutto, si scherniscono quasi tutti. A detta loro, non sdoganare cartoni di sigarette libiche è semplicemente un buon affare. Per il resto, nessuno dice niente. Non si parla della benzina di contrabbando che transita attraverso il Tibesti per arrivare fino al Sudan in guerra, come afferma un

rapporto della Global initiative against transnational organized crime. Nessuno parla delle armi: 500 euro per quelle di piccolo calibro, come propone un venditore. Resta il commercio, la linfa vitale del Tibesti. Quello a misura d'uomo, che rassicura, e quello su scala industriale, che preoccupa. "La globalizzazione sfrenata ha preso il sopravvento, guardate il Venezuela e l'Ucraina: se le grandi potenze dovessero rendersi conto che anche noi abbiamo delle risorse e venissero a prenderle, cosa potremmo fare?", si chiede Galmaye Wardougou, viceprefetto di Bardai.

Intanto Ahmed Chaha si prepara a ripartire. Mentre fa rifornimento in una stazione di servizio nuova di zecca, dotata di un sistema di pagamento bancario che infastidisce la gente del posto - "qui si usano i contanti, chi ha messo questa maledetta stazione?" -, il giovane uomo elenca cosa serve al viaggiatore: una stuoia, un'arma e l'occorrente per il tè. È soddisfatto della sua vita, ma guarda al futuro: "Francamente, il commercio va bene, ma vendere dromedari sarebbe meglio. Mi piacerebbe averne alcuni, occuparmene, lasciare che i figli studino e potere stare tranquillo". Aggiunge sorridendo: "Con internet, però". ♦ *adg*