

Eine Welt Un seul monde Un solo mondo



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Direzione dello sviluppo
e della cooperazione DSC

N. 1 / MARZO 2015
LA RIVISTA DELLA DSC
PER LO SVILUPPO E LA
COOPERAZIONE
www.dsc.admin.ch

Trasporti

**Mobilità: essenziale
per lo sviluppo**

**Burkina Faso:
il popolo non ci sta**

**La musica nata dalla
guerra**

Sommario

DOSSIER



6 **TRASPORTI** **La mobilità promuove lo sviluppo e la dipendenza**

Negli Stati in via di sviluppo, molte regioni rurali non hanno strade transitabili tutto l'anno, mentre nelle metropoli il traffico rischia il collasso

12 **Strade per la gente, non per le macchine**

Intervista all'esperto ugandese in materia di traffico Patrick Kayemba

14 **Le strade verdi, sociali e sostenibili del Nepal**

La popolazione montana locale è coinvolta nella pianificazione di nuove strade, nella loro realizzazione e manutenzione

16 **Il revival della rotaia**

La ferrovia sta vivendo una rinascita come mezzo di trasporto, ma anche come motore di sviluppo regionale

17 **Cifre e fatti**

ORIZZONTI



18 **Rivolta popolare dall'esito incerto**

Da quando la popolazione ha obbligato il presidente a rassegnare le dimissioni, il Burkina Faso sta cercando di ritrovare stabilità

21 **Sul campo con...**

Alfred Zongo, responsabile di programma presso l'ufficio della cooperazione svizzera di Ouagadougou

22 **Quel che è troppo, è troppo!**

Martin Zongo sui motivi delle rivolte popolari in Burkina Faso

D S C



23 **Una radio senza tabù**

La DSC sostiene la programmazione radiofonica indipendente e pluralista in Tunisia

24 **Più sapere, meno perdite**

Oltre 1000 cliniche delle piante e una banca dati online aiutano i contadini di quaranta Paesi a migliorare i raccolti

FORUM



27 **Le tecnologie che trasformano l'azione umanitaria**

Gli attori umanitari fanno sempre più spesso capo alle nuove tecnologie durante i loro interventi

30 **Di prigionieri, libertà e orsi bernesi**

Carta bianca: lo scrittore lituano Marius Ivaškevičius sulla vita ai bordi della libertà

CULTURA



31 **La musica delle bombe**

Da sempre la guerra ispira i musicisti. Oggi, artisti della scena underground sperimentano con il suono delle bombe e dei mitra

3 **Editoriale**

4 **Periscopio**

26 **Dietro le quinte della DSC**

34 **Servizio**

35 **Nota d'autore con Tom Tirabosco**

35 **Impressum**

La Direzione dello sviluppo e della cooperazione (DSC), l'agenzia dello sviluppo in seno al Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE), è l'editrice di «Un solo mondo». La rivista non è una pubblicazione ufficiale in senso stretto; presenta, infatti, anche opinioni diverse. Gli articoli pertanto non esprimono sempre il punto di vista della DSC e delle autorità federali.

Editoriale



Tra mobilità e sedentarietà

In questo numero di *Un solo mondo* si può leggere: «La mobilità è il motore dello sviluppo». Naturalmente si intende lo sviluppo economico e in tal senso questa affermazione è assolutamente giustificata. Chi non si reca al lavoro a piedi dipende da un mezzo di trasporto. E anche gli scambi commerciali, motore principale dell'economia mondiale, sarebbero impensabili senza trasporti.

Per tutti coloro che ogni mattina si recano al lavoro su strade intasate e in treni sovraffollati – e questa sarà una situazione che presto accomunerà buona parte della popolazione mondiale – i trasporti sono sinonimo di emissioni inquinanti e di invidia nei confronti dei fortunati che hanno trovato un posto a sedere in treno o in bus. A prescindere da tutto ciò, chi si trova in colonna o su una carrozza stipata di pendolari contribuisce ben poco allo sviluppo economico, quantunque oggi gli smartphone infondano un'illusione di produttività perfino in situazioni simili.

Secondo un assioma, il traffico crescerebbe anche a causa delle infrastrutture disponibili. I collegamenti ferroviari più rapidi e le autostrade più ampie consentono anche a noi svizzeri di essere più sedentari e nello stesso tempo più mobili. Tuttavia le nuove vie di comunicazione sanno rispondere solo per un breve periodo ai bisogni della gente. Infatti, le abitudini di vita e di spostamento si adeguano e presto le persone diventano più esigenti.

Il tema dei trasporti presenta tutta una serie di contraddizioni e obiettivi divergenti che danno parecchio filo da torcere alla cooperazione allo sviluppo. Basti pensare al traffico congestionato dei centri urbani da un canto, alla forte penuria di mezzi di trasporto in molte regioni rurali del pianeta dall'altro. Con un punto in comune: entrambi frenano lo sviluppo.

Nei trasporti assume contorni sempre più definiti il conflitto tra la lotta alla povertà attraverso lo sviluppo

economico e la conservazione delle nostre basi vitali naturali. Il superamento di questo conflitto, si sa, è un'esigenza centrale degli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e della Comunità internazionale degli Stati. Da una parte, la crescita economica necessita capacità di trasporto sufficienti via terra, mare e aria per persone e merci. Per tale motivo i progetti infrastrutturali sono un elemento importante della cooperazione internazionale (anche se non in ugual misura per la DSC). Dall'altra parte, oggi i mezzi di trasporto non solo dovrebbero essere ecologici, ma anche competitivi da un punto di vista economico rispetto alle tecnologie precedenti. «Verde, sociale, sostenibile» è un altro motto di questo numero della nostra rivista.

Infine, in molti Paesi poveri del mondo i trasporti di pessima qualità sono più cari rispetto a quelli efficienti. È un'affermazione che può sembrare contraddittoria, ma non lo è. Infatti, il costo della merce aumenta se rimane bloccata per strada o se buona parte deperisce prima di giungere a destinazione.

Immaginandovi seduti su un mezzo di trasporto pubblico, con in mano questo numero di *Un solo mondo*, auguro a tutti voi buon viaggio e buona lettura.

Manuel Sager
Direttore della DSC

(Traduzione dal tedesco)

Periscopio



airlightenergy.com

Il fiore dell'energia

(gn) Come un girasole, la costruzione alta dieci metri e costituita di un'antenna regolabile segue il moto del sole in cielo. La superficie della parabolica è coperta di cellule fotovoltaiche di alta tecnologia, capaci di concentrare la luce fino a 2000 volte. Per evitare che si sciolgano, le cellule sono raffreddate ad acqua. Così, non solo si produce elettricità, ma anche acqua calda. Con i suoi 36 specchi, l'impianto dovrebbe produrre 12 kilowattora di elettricità e 20 kilowatt di calore in dieci ore di irradiazione solare: energia sufficiente per coprire il fabbisogno di dieci abitazioni. La struttura è realizzata con materiali poco costosi e trova posto in un container, caratteristiche che dovrebbero favorire il suo impiego soprattutto nei Paesi in via di sviluppo. Il sistema innovativo è stato sviluppato dall'azienda svizzera *AirLight Energy*, con sede a Biasca, nel canton Ticino, in collaborazione con i laboratori IBM. Nella prossima tappa, i produttori testeranno il funzionamento pratico, installando l'impianto in diverse località remote in India e in Marocco, prima di immetterlo sul mercato nel 2017.

www.airlightenergy.com

Un suicidio ogni 40 secondi

(bf) Più di 800 000 persone nel mondo si tolgono la vita ogni anno. Secondo il «Rapporto mondiale sulla prevenzione del suicidio», pubblicato dall'Organizzazione mondiale per la sanità (OMS), ogni 40 secondi una persona si suicida. Particolarmente toccati da questo fenomeno sono i gruppi più vulnerabili della società, ossia chi è vittima di discriminazione o povertà. «Circa tre casi su quattro avvengono nei Paesi più po-

veri», ha spiegato la direttrice generale dell'OMS Margaret Chan in occasione della presentazione del rapporto. Nel 2012, il tasso mondiale di suicidi era di 11,4 casi su 100 000 persone. In Burundi, Guyana, Kazakistan, Lituania, Mozambico, Nepal, Corea del Nord, Corea del Sud, Sri Lanka, Suriname e Tanzania la quota di suicidi è pari a 20 su 100 000 abitanti. «Gli Stati dovrebbero affrontare questo grande problema di salute pubblica», sostiene Chan, ricordando

che per troppo tempo il suicidio è stato un argomento tabù.

www.who.int

(chiave di ricerca: *suicide*)

Batteri elettrici monitorano la qualità dell'acqua

(bf) Alcuni ricercatori dell'Università del Minnesota, in collaborazione con il *Bristol Laboratory* dell'*University of the West of England*, hanno sviluppato un sensore elettronico in grado di monitorare in tempo reale la qualità dell'acqua potabile. L'apparecchio, dal costo modesto, permette di risparmiare tempo prezioso. Sarà impiegato soprattutto nei Paesi in via di sviluppo per rilevare immediatamente la presenza di sostanze inquinanti. Il sensore – utilizzabile in laghi, corsi d'acqua o fontane – contiene dei batteri che producono energia elettrica e iniziano a crescere non appena incontrano sostanze di cui nutrirsi. «Quando i batteri si alimentano, trasformano nella cellula di combustione microbica l'energia chimica in energia elettrica, che noi possiamo misurare», spiega Mirella Di Lorenzo, docente di ingegneria chimica. Non appena i batteri entrano in contatto con tossine presenti nell'acqua, la potenza elettrica si riduce, indicando così che l'acqua è contaminata.

www.brl.ac.uk

Il bambù alleato del clima

(jls) Considerato a lungo «l'albero dei poveri», oggi il bambù è diventato un fidato alleato nella lotta contro i cambiamenti climatici. «Nelle zone tropicali dove cresce, non tutti i Paesi hanno riconosciuto il suo potenziale», fa notare Hans Friederich, direttore della Rete internazionale per il bambù e il rattan (INBAR). La pianta è in grado di sostituirsi al legno nella costruzione, nella fabbricazione di mobili e come fonte di ener-



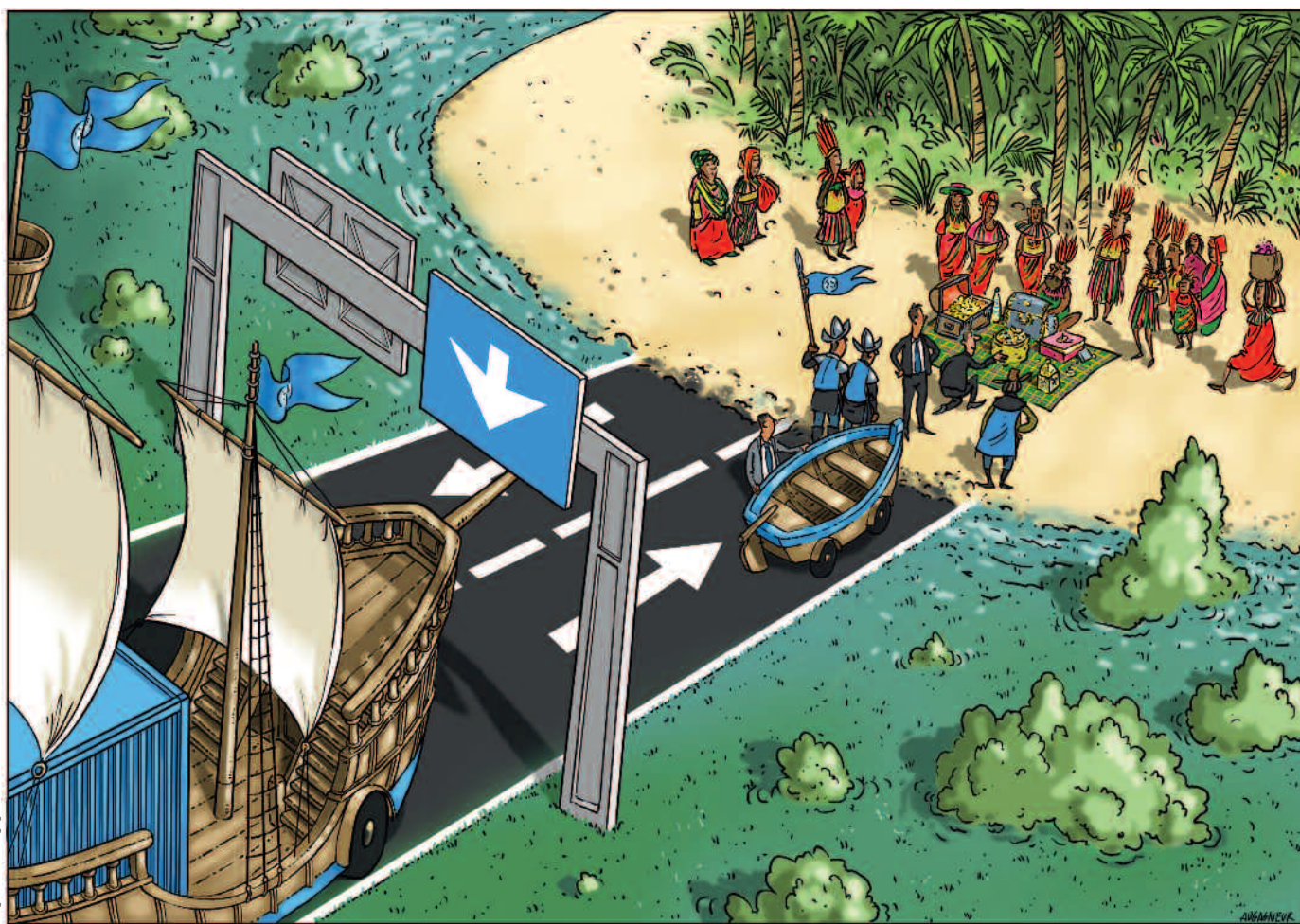
inbar

gia. Grazie alla rapidità di crescita raggiunge il suo pieno sviluppo in soli tre o quattro anni. A differenza degli alberi, il bambù ricresce dopo ogni raccolto. La sua coltivazione frena la deforestazione e aumenta i depositi di carbonio. In effetti, il bambù riesce a immagazzinare almeno tanto CO₂ quanto gli alberi. Grazie al vasto sistema di radici stabilizza il suolo, evitandone l'erosione. Vari Paesi hanno deciso di promuovere questa pianta. L'Etiopia, ad esempio, ha incentrato il suo piano di sviluppo verde sul bambù. La Giamaica intende coltivarlo su ampia scala, utilizzandolo per la costruzione di alloggi a basso costo. Nelle Filippine, il 25 per cento dei mobili scolastici deve essere realizzato in bambù.

www.inbar.int

L'Africa dichiara guerra alla plastica

(jls) Ogni minuto viene distribuito un milione di sacchetti di plastica nel mondo, che di solito sono gettati immediatamente dopo l'uso. Questi rifiuti, non biodegradabili, sono una piaga per l'ambiente, soprattutto nei Paesi in via di sviluppo: invadono le strade, i campi, i



Disegno di Jean-Augagneur

Finalmente lo sviluppo?

fiumi, uccidono gli animali, che li ingoiano, oppure otturano le canalizzazioni, provocando inondazioni. Da qualche anno l'Africa ha dichiarato guerra ai sacchetti di plastica: una ventina di Paesi – tra cui l'Eritrea, il Sudafrica, la Tanzania, la Costa d'Avorio e la Mauritania – ne ha già proibite la produzione e la distribuzione sul proprio ter-

ritorio. Alcuni governi hanno vietato ogni tipo di sacchetto di plastica, mentre in altri Stati il divieto interessa solo quelli più sottili. In mancanza di controlli e sanzioni, spesso queste leggi restano però lettera morta. Il Ruanda è lo Stato che riesce meglio di tutti a imporre il divieto, decretato nel 2008, anche se i sacchetti di plastica continuano a essere venduti sul mercato nero.

Cartine stradali salvavita

(gn) Milioni di persone vivono in quartieri e slum le cui strade e viuzze non figurano in nessuna cartina. L'organizzazione umanitaria Medici senza frontiere vuole cambiare questa situazione. Nell'ambito di un'iniziativa condotta su ampia scala

invita gli abitanti delle bidonville a contribuire con le loro conoscenze locali alla realizzazione di carte stradali dettagliate. A tale scopo, essi ricevono dei cellulari con cui possono inserire informazioni quali case, fontane o sistemi di condotte nella mappa panoramica digitale *open street map*. Queste conoscenze possono salvare la vita, assicura il capoprogetto Ivan Gayton. Per esempio, quando si manifestano i primi casi di colera è essenziale scoprire al più presto dove si trova la fonte d'acqua contaminata. Inoltre, una *open street map* basata sulla collaborazione di molti volontari può favorire lo sviluppo, dichiara Ramnath Subbaraman della *Harvard School of Public Health* di Boston. Stando al ricercatore, meglio si



msf.org

conoscono le condizioni dei quartieri poveri di una città, più ci si può impegnare a favore delle misure necessarie volte a migliorare la situazione.
www.openstreetmap.org
www.msf.org.uk/missing-maps-project



La mobilità promuove lo sviluppo e la dipendenza

Da anni, grandi donatori quali la Banca mondiale, l'UE o la Cina investono nell'ampliamento dell'infrastruttura dei trasporti nei Paesi emergenti e in via di sviluppo. La mobilità è considerata il motore dello sviluppo. Per ora molte regioni rurali sono poco servite, mentre nelle città, che crescono a ritmo galoppante, il traffico rischia il collasso. Di Gabriela Neuhaus.



Nella valle di Hunza, che si apre ad alta quota in mezzo alle montagne del Karakorum in Pakistan, i vecchi mulini di grano non macinano più. E i canali di legno, che da sempre hanno irrigato i campi di miglio e grano saraceno e fatto girare le ruote dei mulini, sono andati in rovina. Da quando la farina è importata dai villaggi di pianura, nella valle più nessuno coltiva il grano.

Oltre cinquanta anni fa la Cina ha avviato la costruzione dell'autostrada del Karakorum. La strada di transito a lunga percorrenza più alta al mondo attraversa il passo di Khunjirap a quota 4700 metri e

collega la regione della Cina occidentale di Xinjiang con Islamabad. Con questa autostrada, la Cina si è aperta uno sbocco sull'Oceano Indiano.

Nessuno rimpiange il passato

Dalla conclusione dei lavori di costruzione dell'autostrada alla fine degli anni Settanta, la vita nelle valli montane del Karakorum è cambiata in modo radicale. Lo scambio transfrontaliero di merci con la Cina e verso le valli del Pakistan è diventato molto più semplice e ha innescato un profondo processo di trasformazione sociale ed economico. La secolare e collaudata strategia dell'economia di sussistenza è stata abbandonata. Oggi non solo la farina, ma anche gran parte dei beni di uso quotidiano proviene dai villaggi di pianura.

Per permettersi queste merci, i contadini nella valle di Hunza e nelle altre valli attraversate dalla strada del Karakorum coltivano patate da semina, che a queste altitudini sono meno soggette alle malattie e dunque molto richieste sul mercato. Oggi la strada del Karakorum è l'arteria principale della regione. A causa della caduta di massi, di terremoti o di disordini politici, l'autostrada viene però regolarmente chiusa per giorni o settimane, generando così nei villaggi, che dipendono dalle merci importate da fuori, gravi difficoltà di approvvigionamento. Ciononostante nessuno rimpiange il passato.

Sicuro, pulito, conveniente

La cooperazione allo sviluppo dà grande importanza al miglioramento delle infrastrutture dei trasporti. «La mobilità è una premessa indispensabile per la crescita economica», scrive nel suo blog Marc Juhel, manager del settore trasporti presso la Banca mondiale. «Ci vuole mobilità per permettere l'accesso ai posti di lavoro, alla formazione, alla sanità e ad altri servizi. Ma nella nostra economia centralizzata, l'elemento fondamentale è la mobilità dei beni per l'approvvigionamento dei mercati mondiali. Riassumendo, si può affermare che i trasporti sono la forza motrice dello sviluppo».

Da decenni la Banca mondiale è uno dei donatori più importanti per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture dei trasporti nei Paesi emergenti e in via di sviluppo. Fino ad oggi, circa il 60 per cento dei suoi investimenti destinati al settore del traffico è stato usato per la costruzione di strade. Già nel 1985 l'*Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) ha lanciato un appello a favore di una mobilità sostenibile e per l'abbandono della politica focalizzata quasi esclusivamente sul traffico motorizzato di veicoli privati.

Dopo la costruzione dell'autostrada del Karakorum, la vita nelle valli montane tra Pakistan e Cina è cambiata in modo radicale.



Maria Dorigny/laif

Lo sviluppo fulminante delle megalopoli ha prodotto un cambiamento di mentalità anche in seno alla Banca mondiale. L'obiettivo principale definito nella sua strategia è ora la promozione di trasporti «sicuri, puliti e convenienti». Il suo impegno si concentra soprattutto sullo sviluppo e sul miglioramento dei sistemi di trasporto pubblico nelle grandi metropoli, oltre che sull'organizzazione e sul buongoverno nel settore dei trasporti.

verla non è più sopportabile. «In futuro per raggiungere una mobilità sostenibile è indispensabile un cambiamento di paradigma nella politica dei trasporti, a livello sia sociale sia ecologico», scrive Jürgen Perschon, direttore dell'*European Institute for Sustainable Transport* (EURIST). Nel suo *Policy Paper*, redatto su richiesta della Fondazione tedesca *Friederich Ebert*, analizza fra l'altro le problematiche specifiche nei Paesi emergenti e in via di sviluppo.



Daniela van Meijl

Molte regioni rurali negli Stati in via di sviluppo – nella foto siamo in Liberia – rimangono isolate dal resto del Paese perché durante il periodo delle piogge le strade sono intransitabili.

Clima e trasporti

Nell'estate del 2014, il segretario generale dell'ONU Ban Ki-moon ha incaricato dodici rappresentanti della politica, dell'economia privata e della società civile di elaborare delle raccomandazioni riguardanti soluzioni di trasporto sostenibili e la loro integrazione in strategie di sviluppo rispettose dell'ambiente. L'*High-Level Advisory Group on Sustainable Transport* si occuperà di questo tema per tre anni e collaborerà con i governi, ma anche con i fornitori di prestazioni nei vari settori dei trasporti, come quello aereo e navale, i traghetti, le ferrovie, le strade e i trasporti pubblici. Il segretario generale del gruppo è Olof Persson, CEO del gruppo Volvo, mentre Carolina Tohá, sindaco di Santiago del Cile, è stata eletta vicesegretaria.

La mobilità di oggi non è sostenibile

Se nel nostro mondo globalizzato i trasporti sono essenziali, altrettanto importante è affrontare i problemi che ne conseguono. Infatti, in nessun altro settore si registra un aumento così elevato di emissioni di CO₂ come in quello dei trasporti. Il commercio globale e la mobilità internazionale sono possibili solo grazie ai prezzi bassi del petrolio. Secondo un'indagine condotta dal *Deutsches Luft- und Raumfahrtzentrum* (DLR), ogni anno le navi che trasportano il 90 per cento delle merci a livello mondiale rilasciano nell'atmosfera 800 milioni di tonnellate di CO₂; nel 2012 questa cifra era di 689 milioni di tonnellate per il trasporto aereo. Nel settore dei trasporti, tuttavia, il traffico stradale emette di gran lunga la maggiore quantità di gas a effetto serra, con una tendenza al rialzo visto che il numero di autovetture con motore a combustione registra un aumento sfrenato.

Una cosa è ormai chiara: la mobilità così come la conosciamo oggi e come continuiamo a promuov-

Se da una parte le insufficienti possibilità di trasporto pregiudicano la mobilità e ostacolano lo sviluppo nelle regioni rurali, dall'altra le città sono soffocate dal traffico.

Modello di successo brasiliano

L'aria inquinata e le problematiche che ne derivano per l'ambiente e per la salute non sono le uniche conseguenze negative del traffico stradale dilagante. Sulle strade delle regioni densamente popolate e nelle città del Sud, che crescono a vista d'occhio, imbottigliamenti e caos sono all'ordine del giorno. Inoltre, nei Paesi in via di sviluppo si registra una forte crescita degli incidenti stradali con esito mortale. A essere particolarmente a rischio nelle zone urbane sono i pedoni e i ciclisti. Servono dunque soluzioni che diano la possibilità anche alle popolazioni povere dei quartieri periferici e delle bidonville di raggiungere il posto di lavoro o le scuole, spesso molto distanti, in modo sicuro e a un prezzo alla portata di tutti i portafogli.

In molte città del Sud, negli ultimi anni il sistema di bus rapidi a gestione statale BRT (*Bus Rapid Transport*) si è affermato perché sono mezzi di trasporto più economici ed efficienti. Il prototipo è stato sviluppato nel 1974 nella città brasiliana di Curitiba: si tratta di una specie di metropolitana in superficie, con bus che viaggiano su corsie riservate a loro e che quindi non rischiano di restare bloccati nel traffico. Questa idea ha superato la prova del fuoco e si

è affermata per la prima volta nel 2000 a Bogotá con l'inaugurazione di *TransMilenio*. Nella capitale colombiana, oltre al sistema dei bus sono state realizzate anche ciclo piste e zone pedonali. Ne è conseguito un miglioramento della qualità di vita per l'intera popolazione urbana e in particolare anche di coloro che non si spostano con mezzi motorizzati. L'esempio ha fatto scuola. Oggi quasi 200 città in tutto il mondo dispongono di un tale sistema di bus



Scott Dalton/NT/Redux/Inf

Come molte metropoli nel mondo, Lagos, in Nigeria, (sotto) è soffocata dal traffico. A Bogotá, invece, è stato introdotto un sistema economico ed efficiente di bus rapidi a gestione statale.



David Steets/Inf

rapidi. A Guangzhou, la più grande città costiera della Cina meridionale, dove ogni giorno circa un milione di persone usa i bus rapidi per i propri spostamenti, le stazioni BRT sono state collegate con la rete metropolitana. Inoltre, i passeggeri hanno a disposizione dei parcheggi per le biciclette, nonché 15.000 due ruote a noleggio. Sono sempre più apprezzate anche le teleferiche, che in molte città dell'America latina, ma anche in Africa e in Asia sono parte integrante del sistema di trasporti pubblici.

Soluzioni innovative per le regioni rurali

Se nelle città la riduzione del traffico privato e la garanzia di trasporti sicuri e accessibili sono considerate una priorità assoluta, nelle regioni rurali le sfide da affrontare sono di tutt'altra natura. Ancora oggi migliaia di persone vivono a varie giornate di cammino dalla strada transitabile più vicina. Per esempio, in Afghanistan o in Uganda tanti villaggi sono praticamente irraggiungibili durante il periodo delle piogge o in inverno, perché non dispongono di

Appesi a un cavo

Ogni anno 440.000 persone fanno la spola fra El Alto (4000 m s.l.m.) e La Paz, capitale della Bolivia. In passato, l'unica via di accesso erano le strade di collegamento notoriamente congestionate. Dopo la messa in funzione della prima teleferica «Mi Teleférico» nel mese di maggio del 2014, il tragitto si è ridotto da un'ora a undici minuti. Il nuovo mezzo di trasporto non abbrevia solo il percorso casa-lavoro della popolazione povera di El Alto, ma ne riduce anche il costo. Molte megalopoli integrano la costruzione di teleferiche in modo mirato nei programmi di valorizzazione delle bidonville. Gli architetti del Politecnico di Zurigo Alfredo Brillembourg e Hubert Klumpner, per esempio, hanno inserito delle strutture culturali, sociali e amministrative – per esempio, centri comunitari o sale polisportive – nelle stazioni teleferiche in Venezuela.



Fauthe/Le Figaro Magazine/leif

Yann Docteur/nemis.fr/leif

Trasporto di banane a Njundamu, in Uganda: per molte persone, la bicicletta è l'unico mezzo di trasporto per raggiungere il mercato con la merce.

una strada transitabile quando le condizioni meteorologiche sono avverse. Siccome i trasporti pubblici sono pressoché inesistenti, la maggior parte della gente si sposta a piedi poiché non ha altro mezzo se non il cavallo di San Francesco.

La situazione è particolarmente problematica per le persone malate: nei Paesi in via di sviluppo, dal 40 al 60 per cento della popolazione rurale è costretta a percorrere più di otto chilometri per raggiungere il posto sanitario più vicino. Per le donne incinte, i malati, i bambini o i vecchi è quasi impossibile arrivarci da soli. Molte ONG cercano quindi soluzioni innovative nell'ambito dell'assistenza sanitaria di base. Un'iniziativa prevede l'impiego di biciclette che permettano al personale medico-sanitario di recarsi anche nei villaggi più remoti. Per il trasporto di donne incinte o di malati si ricorre alle biciclette-ambulanze: sono delle due ruote munite di rimorchio in cui far sdraiare i pazienti.

La mancanza di mobilità nelle zone rurali non ha ripercussioni negative solo sull'assistenza sanitaria. I bambini nelle zone discoste devono spesso percorrere lunghi tragitti per recarsi a scuola. Inoltre, a questi ultimi è preclusa la possibilità di continuare la formazione scolastica poiché dovrebbero traslocare nelle vicinanze degli istituti superiori per frequentare le lezioni. Un altro problema è la difficoltà a raggiungere i mercati. I contadini devono fare capo a intermediari per trasportare e vendere i propri prodotti. Questi ultimi pagano un prezzo inferiore per

la merce rispetto a quello che i contadini potrebbero chiedere con la vendita diretta. Un'analisi condotta negli altipiani del Kenya illustra le difficoltà che devono affrontare i piccoli agricoltori che intendono vendere le loro cipolle, una fonte di reddito importante nella regione. Essi portano i loro prodotti nei punti di raccolta a piedi, con carretti trainati da asini, con biciclette o in alcuni casi anche con taximotociclette. È un sistema caro e pericoloso, ma in mancanza di mezzi di trasporto pubblici è l'unica possibilità per portare subito la merce deperibile al mercato. Questo esempio evidenzia che una strada da sola non basta, poiché per lo sviluppo rurale occorrono anche mezzi di trasporto disponibili e accessibili.

Trasporti più cari in Africa che in Europa

Le condizioni dell'infrastruttura viaria hanno conseguenze dirette sui costi di trasporto e dunque sui prezzi della merce. In Africa molti collegamenti stradali sono in uno stato talmente pietoso da bloccare i camion, a volte, per giorni o settimane intere. Una vera catastrofe per i beni deperibili. Oltre alle enormi perdite di tempo dovute alle pessime condizioni delle vie di comunicazione, a far lievitare i prezzi delle merci trasportate in Africa ci pensano la lentezza con cui sono svolte le procedure doganali e la corruzione dilagante.

Stando a uno studio della Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo (UNCTAD),

Nuove priorità

La costruzione di infrastrutture stradali non è più al primo posto nella politica di sviluppo dei trasporti; è stata sostituita dalla promozione di una mobilità sostenibile dal punto di vista ecologico e sociale. All'insegna dello slogan «Evitare, spostare e migliorare il traffico» (*Avoid, Shift and Improve A-S-I*) si stanno definendo nuove priorità: evitare significa che in futuro bisognerà trovare nuove soluzioni per arginare la mobilità. Lo spostamento verso mezzi di trasporto ecologicamente e socialmente più sostenibili può essere favorito con normative e sistemi d'incentivazione. E i miglioramenti comprendono anche i progressi tecnologici che permetteranno di ridurre le emissioni di CO₂.



A causa della mancanza di mezzi di trasporto pubblici, i contadini – nella foto, siamo a Sine-Saloum, in Senegal – portano al mercato i loro prodotti a piedi o con un carro trainato da un asino.

il trasporto di una tonnellata di merci da Douala, nel Camerun, a N'Djamena, nel vicino Ciad, costa 11 centesimi di dollaro per chilometro – il doppio rispetto all'importo in Europa occidentale e cinque volte quanto costerebbe in India. Ne consegue che i prodotti di importazione sono molto più cari che altrove e che i produttori africani non sono competitivi sul mercato internazionale a causa degli alti costi di trasporto.

Interessi contrastanti

Una migliore infrastruttura dei trasporti non promuove solo lo sviluppo a livello locale, bensì favorisce l'accesso ai mercati di consorzi internazionali. Per esempio, sui mercati africani sono importate tonnellate di carne a bassissimo prezzo dall'Europa, vendute in Africa a prezzi sovvenzionati dall'UE. I piccoli contadini autoctoni non riescono certo a competere con l'allevamento delle loro galline. In tutto il mondo, gli artigiani sono obbligati a chiudere bottega perché la merce d'importazione cinese o coreana soppianta i loro prodotti.

L'integrazione nel mercato mondiale vuole il suo prezzo. Lo sviluppo implica mobilità. Ma non tutte le iniziative di promozione dei trasporti sono favorevoli allo sviluppo. Nella pianificazione dei grossi progetti infrastrutturali, le esigenze della popolazione locale sono spesso trascurate. Sono invece presi in considerazione gli interessi delle multinazionali che vogliono esportare i loro prodotti nei Paesi in

via di sviluppo nel modo più efficace possibile e con il massimo profitto. E sono tenute in conto anche le esigenze delle grandi società minerarie, i cui affari richiedono anch'essi buone vie di comunicazione per le esportazioni.

Per soddisfare i bisogni della popolazione locale è necessario investire altrove. Le strutture di servizio, come i centri sanitari e le scuole, devono essere realizzati a livello decentrato. Altrettanto importante è la promozione di una mobilità attenta all'uso parsimonioso delle risorse.

Nonostante la vita della popolazione locale nel Nord del Pakistan sia cambiata completamente dopo la costruzione dell'autostrada del Karakorum, la maggior parte della gente continua a vivere nella povertà estrema. La produzione di patate da semina nei suoli erosi e saturi di concimi è diventata più difficile. Così, sono in molti a cercare lavoro all'estero. A distanza di 30 anni dall'apertura della strada a lunga percorrenza si riaprono i cantieri: ben presto la carreggiata sarà completamente asfaltata, rendendola transitabile anche d'inverno. Nei punti nevralgici saranno costruiti dei tunnel. In futuro non dovranno più esserci interruzioni a ostacolare il transito di camion fra il Pakistan e la Cina. Tra non molto, la strada sarà affiancata da una condotta per il trasporto di petrolio dall'Iran alla Cina. ■

(Traduzione dal tedesco)

Aiuto per i Paesi dell'entroterra

Nel novembre del 2014, con la «Dichiarazione di Vienna» l'ONU ha approvato un programma di sviluppo decennale per accelerare lo sviluppo sostenibile del traffico nei 31 Paesi in via di sviluppo che non hanno accesso al mare. Tra questi, il Kazakistan dista 3750 chilometri da un porto marittimo, seguito da Afghanistan, Ciad, Niger, Zambia e Zimbabwe che si trovano ciascuno a oltre 2000 chilometri dal mare. A causa della lontananza dal mare, del terreno accidentato e delle pessime condizioni delle strade e dei collegamenti ferroviari, in questi Paesi i costi dei trasporti sono particolarmente alti. Per favorire la concorrenzialità a livello internazionale dei Paesi poveri dell'entroterra, il programma di azione di Vienna prevede, fra l'altro, un miglioramento sostanziale della qualità dei collegamenti stradali, nonché l'ampliamento dei collegamenti ferroviari.

Strade per la gente, non per le macchine

La mobilità è il catalizzatore dello sviluppo. Di solito l'importanza del traffico non motorizzato è sottovalutata. A colloquio con Gabriela Neuhaus Patrick Kayemba, esperto ugandese in materia di traffico, lancia un appello in favore di una politica dei trasporti integrata e particolarmente attenta alle esigenze di pedoni e ciclisti.



Patrick Kayemba vive in Uganda, suo Paese di origine, e in Germania, dove, in qualità di esperto per le questioni di sviluppo, fa parte della squadra dell' *European Institute for Sustainable Transport* (EURIST). In questa funzione tiene conferenze pubbliche e cura pubblicazioni su argomenti quali la progettazione sostenibile del traffico nelle città africane o la mobilità universale. Kayemba è anche direttore della ONG africana Fabio, in Uganda, che si impegna per una politica dei trasporti sostenibile su tutto il continente africano. Oltre alle questioni relative al traffico, Patrick Kayemba si occupa dello sviluppo e della lotta contro la corruzione in Africa. È presidente della sezione di *Transparency International* in Uganda, nonché membro del Consiglio economico, culturale e sociale dell'Unione africana. www.eurist.info
www.fabio.or.ug



Un ambulatorio in Congo: le popolazioni rurali hanno spesso difficoltà ad accedere ai servizi sanitari di base.

Un solo mondo: Nelle sue pubblicazioni definisce la mobilità un elemento importante per un mondo più giusto. È un sostenitore del diritto universale alla mobilità?

Patrick Kayemba: Ogni Stato è obbligato a mettere a disposizione della popolazione dei servizi. Ma deve anche fare in modo che siano raggiungibili da tutti. A prescindere dal reddito o dal livello di formazione, ogni cittadino ha il diritto di accedere alle istituzioni, al parlamento o agli ospedali. Ecco perché la mobilità costituisce un fattore centrale per il funzionamento di una società. Da questo punto di vista, il diritto universale alla mobilità esiste davvero. Tuttavia, le persone che non possono permettersi un mezzo di trasporto privato restano tagliate fuori, se manca un'infrastruttura adeguata. Tutti hanno lo stesso diritto ai servizi sociali.

Che cosa significa in concreto? Che cosa si deve fare per far valere questo diritto?

La crescita della popolazione, l'urbanizzazione e la motorizzazione hanno fatto sì che nelle città l'accesso a molte strutture sia più facile per i veicoli che per le persone. I pedoni e i ciclisti rischiano costantemente di essere investiti o di venir coinvolti in incidenti stradali. Nelle città, le persone che percepiscono un reddito basso sono spinte sempre più verso la periferia. Ogni mattina, per cercare lavoro in centro, queste sono obbligate a percorrere lunghi tragitti a piedi o in bicicletta. Affinché anche gli abitanti poveri delle città possano sostenere i costi dei loro spostamenti, ci adoperiamo per la promozione sia dei trasporti pubblici, sia di quelli non motorizzati. Aprendo degli spazi per il traffico lento, favoriamo la riduzione degli incidenti stradali, che con l'AIDS e la malaria, causano il maggior numero di vittime in Africa.

Significa che servono più piste ciclabili e zone pedonali?



fabio.org



Norbert Enkerl/afp

Le biciclette sono dei mezzi di trasporto molto importanti nei Paesi in via di sviluppo, come le ambulanze, in Uganda, o i risciò, in Bangladesh.

È un primo approccio. Ma bisogna ridurre anche il bisogno stesso di mobilità. La gente non deve spostarsi continuamente da un luogo all'altro. A questo proposito si è già ottenuto molto con le tecnologie della comunicazione. Se vogliamo parlare con qualcuno che si trova altrove, lo chiamiamo con il cellulare o ci serviamo di una cabina telefonica pubblica. Anche gli addetti alla pianificazione urbana sono chiamati a fare la loro parte. Devono fare in modo che le strutture – quali le scuole, gli ospedali o i mercati – si trovino dove vivono gli utenti. Una buona pianificazione porta alla riduzione della mobilità. Le persone devono avere la possibilità di scegliere quale scuola frequentare. Questo però presuppone un decentramento dell'offerta formativa. Attualmente, la maggior parte delle scuole valide e degli ospedali si trova invece in centro. E così tutti si gettano nella mischia per arrivarci. A Kampala, il mercato più importante si trova nel cuore della città, in un quartiere commerciale. Chi vuole comprare o vendere qualcosa è obbligato a recarsi lì. Per evitare situazioni di questo tipo, dobbiamo assolutamente combinare in maniera intelligente la pianificazione urbana e la rete capillare dei trasporti pubblici.

Ciò vale anche per le zone rurali?

In Africa, durante il periodo delle piogge, la maggior parte delle strade di campagna non è transitabile. Questo è il problema principale. Quando ci sono delle inondazioni, i ponti crollano oppure sono smantellati per evitare che l'acqua alta li danneggi. Di conseguenza i veicoli che dovrebbero trasportare i prodotti agricoli o le persone malate non possono raggiungere i villaggi. Ecco perché in Uganda la ONG Fabio (organizzazione non governativa africana che si impegna per una politica dei trasporti sostenibile, ndr.) si adopera affinché tutti i comuni dispongano di biciclette proprie. Infatti, con una bici

si può percorrere qualsiasi tipo di strada, indipendentemente dal suo stato.

Di quale politica dei trasporti abbiamo bisogno per raggiungere la mobilità universale?

La maggior parte delle strade in Africa è costruita grazie a sovvenzioni o crediti concessi dalla Banca mondiale, dall'UE o dalla Banca africana per lo sviluppo. Queste istituzioni mettono a disposizione anche i mezzi per la manutenzione delle vie di comunicazione esistenti. È giunta l'ora però che i partner internazionali subordinino lo stanziamento dei fondi a determinate condizioni, affinché sia possibile investire anche in strutture destinate al traffico non motorizzato. In passato, ai nostri ingegneri si insegnava come costruire strade per le macchine, non per la gente. Le nostre conoscenze in materia di progettazione di vie di trasporto e di città a misura d'uomo sono limitate. Ecco perché è necessario trasferire specialisti e competenze dal Nord verso il Sud.

Perché è così importante promuovere e assicurare la mobilità anche e proprio nel settore del traffico non motorizzato?

La mobilità è il catalizzatore dello sviluppo, perché permette di trasferire esperienze, merci e servizi da un luogo all'altro. Ciò favorisce un aumento della produzione e quindi anche la crescita dei mercati. Una cosa è certa: più persone hanno accesso al mercato e più l'economia gira. Le restrizioni della mobilità impediscono alla gente di spendere e di rifornire di prodotti i grandi mercati. Migliorando la mobilità delle persone, a lungo termine si favorisce lo sviluppo di un Paese. Per noi in Africa, questo è fondamentale perché l'obiettivo è quello di creare nuovi sbocchi commerciali per le nostre merci. ■

(Traduzione dall'inglese)

Le strade verdi, sociali e sostenibili del Nepal

Da decenni, l'impegno della Svizzera in Nepal si concentra sulla costruzione di ponti e strade. Nelle sue attività, oltre a promuovere la partecipazione ai processi decisionali, la DSC ha pure coinvolto la popolazione montana locale nei lavori di costruzione. Oggi, quest'ultima si assume sempre più spesso la responsabilità della manutenzione delle opere realizzate.



La popolazione locale è coinvolta nella costruzione della strada: partecipa alla pianificazione, lavora con pala e piccone e assume la responsabilità della sua manutenzione.

Strade per l'Afghanistan

Le esperienze maturate in Nepal possono essere applicate anche in Afghanistan. Dal 2007, la DSC finanzia progetti per lo sviluppo agricolo nella provincia di Takhar, nell'Afghanistan settentrionale. La regione figura fra le più povere del Paese a causa della difficile raggiungibilità, dello sfruttamento eccessivo dei suoli e delle frequenti inondazioni e frane. Per questo motivo, la DSC investe dalla primavera 2015 nel miglioramento delle vie di comunicazione locali. Nel bacino idrografico di due fiumi si ampliano le strade, permettendo il transito durante tutto l'anno. La durata quadriennale del progetto darà lavoro a circa 1500 abitanti della regione. Questo reddito permetterà alla popolazione locale di superare il periodo durante il quale gli investimenti che richiedono tempi più lunghi, come la coltivazione di alberi da frutto e noci, genereranno i primi profitti.

(gn) Nelle regioni di montagna, la costruzione di strade è un'impresa particolarmente difficile e delicata. Infatti, l'utilizzo di mezzi pesanti e il brillamento della roccia con esplosivi non sono solo costosi, ma causano spesso anche smottamenti e cadute di massi, che mettono in pericolo l'ambiente circostante. Infatti, dove sono state inferte ferite alla vegetazione il rischio di erosione aumenta. Ecco perché la DSC, sin dall'inizio, ha optato per un approccio rispettoso della natura e per un coinvolgimento della popolazione locale nel processo decisionale e nella costruzione di strade e ponti. Nel corso degli anni, questo metodo di lavoro è stato perfezionato e adeguato alle mutate esigenze: oggi, le strade devono essere percorribili durante tutto l'anno ed essere in grado di sostenere il peso di camion e bus.

Nessuna discriminazione sul cantiere

Nell'ambito del cosiddetto *District Roads Support Programme (DRSP)*, la DSC ha partecipato dal 1999 alla

fine del 2014 alla costruzione e alla realizzazione di circa 600 chilometri di strade. La popolazione locale è stata coinvolta nella pianificazione e ha avuto la possibilità di lavorare sui cantieri, guadagnando di che vivere. I responsabili dell'iniziativa hanno puntato in maniera consapevole sul lavoro manuale, svolto con zappa e piccone, perché era loro intenzione generare cinque milioni di giorni di lavoro remunerati per la popolazione montana. È proprio questo uno dei grandi pregi della costruzione di strade ad alta intensità di manodopera.

«La componente sociale è fondamentale nei progetti di costruzione di strade», illustra Renate Lefroy, incaricata di programma DSC per il Nepal. Queste attività hanno assicurato agli operai un reddito garantito per ben 90 giorni. Per l'assunzione di manodopera sono stati considerati in modo particolare i gruppi di popolazione più disagiati. Almeno un terzo dei posti era riservato alle donne, che percepivano lo stesso stipendio degli uomini. «All'inizio, que-

sta scelta ha suscitato accese discussioni, ma alla fine è stata accettata», ricorda Renate Lefroy.

Un sondaggio condotto fra gli ex operai evidenzia che la possibilità di guadagnare uno stipendio – benché limitata nel tempo – è stata molto utile. Queste entrate sono state impiegate soprattutto per comprare generi alimentari e pagare la retta scolastica dei figli oppure per acquistare terreni o allestire dei piccoli stand di vendita vicino alla nuova strada.



no nepalese. Con queste iniziative, la DSC ha ulteriormente migliorato il suo programma di azione. In futuro, questo approccio vincente verrà impiegato in modo sistematico anche per la manutenzione dell'infrastruttura stradale nelle regioni remote. Dei 50.000 chilometri di vie di comunicazione locali, costruiti in Nepal a partire dagli anni Novanta, circa la metà non è più transitabile o lo è solo di tanto in tanto. Infatti, per usare le strade anche duran-



La realizzazione di una strada con le comunità locali, oltre a favorire la mobilità, promuove lo sviluppo economico e i cambiamenti sociali.

Reggere le redini del proprio destino

Una volta completate, le nuove vie di collegamento nelle zone più remote del Nepal permettono alla gente, che si sposta soprattutto a piedi, di raggiungere i Paesi vicini, andare a scuola o al mercato senza grandi difficoltà. Se le strade sono percorribili per gli autobus e i camion anche in condizioni meteorologiche avverse, la durata del viaggio si abbrevia considerevolmente e il trasporto delle merci da e verso il mercato è più semplice e meno costoso.

Inoltre, la realizzazione delle strade ha innescato numerosi cambiamenti sociali ed economici nei villaggi che vi hanno preso parte. Nel suo racconto, che ha come protagoniste la lepre e la tartaruga, Naresh Tamang di Lisanku descrive così la nuova situazione e mentalità: «Le attività economiche del villaggio sono vaste e variegata: spaziano dalla coltivazione di patate all'allevamento di capre, dall'apicoltura alla coltivazione di frutteti. Tuttavia, la differenza più importante è probabilmente il cambiamento in ognuno di noi. Con la costruzione della strada abbiamo provato per la prima volta la sensazione di avere la possibilità di prendere in mano le redini del nostro destino. Abbiamo acquisito molte nuove abilità, grazie alle quali i nostri figli avranno un futuro diverso e migliore».

50.000 chilometri di strade nuove

Intanto, il metodo della costruzione di strade ad alta intensità di manodopera viene praticato anche da altre agenzie per lo sviluppo, così come dal gover-

te il periodo delle piogge, in molti posti sono necessari manti stradali più duri, strutture supplementari per consolidare i pendii e sistemi di drenaggio migliori.

Manodopera locale

Il nuovo approccio sostiene i distretti nella progettazione e nell'attuazione di propri piani di gestione per la costruzione e soprattutto per la manutenzione delle reti stradali. Anche qui, nella misura del possibile i lavori dovranno essere svolti manualmente dalla popolazione locale. In questo modo si generano opportunità di guadagno non solo nella costruzione delle vie di comunicazione, ma anche nella loro riparazione. Inoltre, chi ha maturato una certa esperienza quale costruttore stradale deve avere la possibilità di ottenere la certificazione delle proprie competenze. In futuro potrà presentare la propria candidatura come lavoratore qualificato.

Il nuovo programma *Local Roads Improvement* della DSC avrà una durata di 14 anni. «Le strade sono realizzate in fretta, anche con l'approccio della manodopera ad alta intensità», spiega Renate Lefroy. «La programmazione partecipativa richiede invece tempi lunghi. Si deve soprattutto svolgere un lavoro di sensibilizzazione sull'importanza della manutenzione e garantire le competenze necessarie sul lungo periodo. Altrimenti non ha alcun senso investire nella costruzione di strade». ■

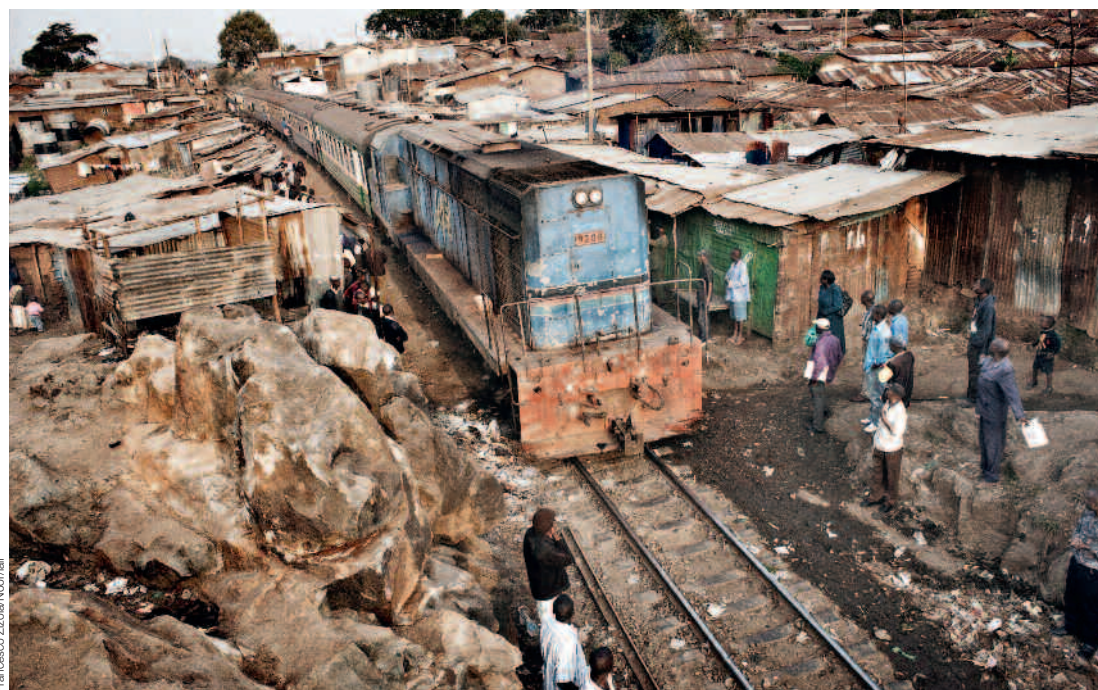
(Traduzione dal tedesco)

Racconto vincente

«La lepre o la tartaruga: Chi ha scelto la tecnica per resistere più a lungo?». Questo racconto ha vinto nel 2003 il primo premio del concorso letterario sulla sostenibilità della DSC. L'autore Naresh Tamang vi descrive la costruzione delle strade nel villaggio vicino. Inizialmente i lavori avanzano bene e in fretta, ma culminano in un clamoroso fallimento. Gli abitanti del suo paese, invece, sono chiamati a lavorare con pala e piccone nell'ambito del progetto DSC. All'inizio, la loro strada avanza molto lentamente, alla fine però è perfettamente transitabile e favorisce lo sviluppo nel villaggio. Il programma *District Roads Support* della DSC, descritto da Tamang, ha vinto nel 2011 il premio all'innovazione della *International Road Federation (IRF)* per progetti di traffico stradale nei Paesi in via di sviluppo nella categoria «trasporti nelle zone rurali». www.agridea-international.ch (chiave di ricerca: *The Hare or the Tortoise*)

Il revival della rotaia

In passato, le potenze coloniali investivano in grande stile nelle reti ferroviarie per trasportare le materie prime dall'entroterra ai porti. Oggi assistiamo a una rinascita della ferrovia come mezzo di trasporto, ma anche come motore dello sviluppo regionale.



Francesco Zozola/Noor/laif

Ampliamento e modernizzazione

La costruzione di reti ferroviarie è in piena espansione soprattutto nei Paesi emergenti e in via di sviluppo. In questo momento, l'ampliamento delle reti ferroviarie avviene in grande stile nella regione del Golfo Persico, nel Maghreb nonché nell'Africa del Sud. Il Paese trainante nella costruzione di vie ferrate è la Cina. Negli ultimi anni ha esteso in modo massiccio la sua rete nazionale e ha investito in tutto il mondo nella valorizzazione e nella realizzazione di collegamenti ferroviari. Il progetto di una rete ferroviaria panasiatica, per esempio, intende promuovere il trasporto regionale di merci e creare un mercato integrato transfrontaliero. Oltre a investire nella posa di nuovi binari, la Cina punta sulle tecnologie innovative. I treni ad alta velocità, che possono raggiungere i 350 chilometri all'ora, non sono destinati a viaggiare solo sul territorio nazionale, ma serviranno anche per l'esportazione delle merci e assicureranno il collegamento con l'Europa, attraverso l'Asia centrale.

In Africa (in Kenya, nella foto) e in Asia si vogliono realizzare nuove reti ferroviarie, la cui costruzione favorisca lo sviluppo economico regionale.

(gn) Nella primavera del 2014, in Africa occidentale si è dato inizio a un ambizioso progetto. La costruzione di una tratta ferroviaria che colleghi la capitale del Niger, Niamey, con la città portuale di Cotonou, in Benin. La posa di mille chilometri di rotaie dovrà essere ultimata entro il 2016. Il collegamento tra le due località sarà un elemento centrale di una vasta rete ferroviaria che si prefigge di unire molti altri centri dell'Africa occidentale.

Le origini del progetto risalgono all'Ottocento; alcuni tronconi sono stati realizzati durante il periodo colonialista. Con il tempo, l'idea di collegare il Niger, Stato nell'entroterra, e il Benin, sul Golfo di Guinea, è stata abbandonata. In parte a causa degli elevati costi; la costruzione e la manutenzione di infrastrutture ferroviarie sono care e superano spesso le possibilità finanziarie di Paesi come il Niger e il Benin. Oggi, il finanziamento del progetto miliardario è assicurato soprattutto dal gruppo francese *Bolloré*. Con la realizzazione di questo collegamento, l'investitore persegue anche interessi economici concreti: il Niger esporta ogni anno 4000 tonnellate di uranio attraverso il porto di Cotonou ed estrae materie prime, quali l'oro e il ferro. Con il trasferi-

mento di questi prodotti di esportazione dalla strada alla rotaia, il tempo necessario per raggiungere il porto si riduce di molto.

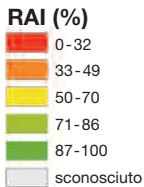
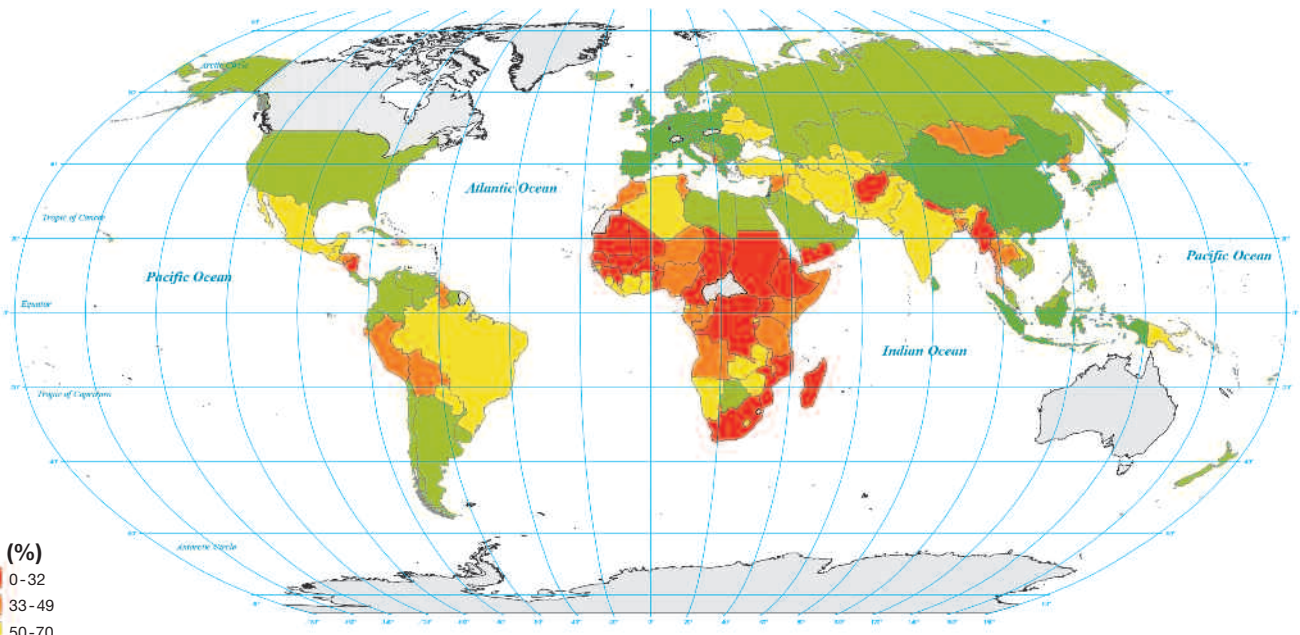
Vantaggi considerevoli rispetto alla strada

Il progetto di valorizzazione e ampliamento della rete ferroviaria in Africa occidentale è solo uno di una lunga serie di simili iniziative. Se negli ultimi decenni la strada veniva spesso preferita alla ferrovia, oggi si torna a puntare maggiormente sulle rotaie. Ci si è resi conto che per le lunghe distanze è meglio affidarsi al trasporto sui binari, perché più rapido, affidabile e dunque più conveniente rispetto a quello sulle strade, a causa delle pessime condizioni in cui spesso versano.

Con la posa di nuove vie ferrate si creeranno corridoi di trasporto che potrebbero avere un impatto positivo sullo sviluppo dell'intera economia regionale. A condizione però che oltre al commercio internazionale di materie prime, anche i produttori locali e la popolazione in generale abbiano la possibilità di utilizzare le nuove vie di collegamento. ■

(Traduzione dal tedesco)

Cifre e fatti



Rural Access Indicator – indica quante persone hanno accesso a una strada transitabile tutto l’anno nel raggio di due chilometri dal luogo in cui vivono. Complessivamente sono più di un miliardo, ossia circa un terzo della popolazione rurale del mondo, ad abitare a una distanza maggiore.

Cifre salienti

- In Africa, il 90 per cento della popolazione rurale si sposta a piedi.
- Ogni anno, 1,2 milioni di persone muoiono in incidenti stradali; il 92 per cento nei Paesi emergenti e in via di sviluppo, circa la metà nelle zone urbane. Anche se solo il due per cento delle vetture omologate in tutto il mondo circola in Africa, in questo continente si registrano ogni anno circa 200 000 vittime di incidenti stradali con esito mortale, una cifra pari al 16 per cento delle vittime del mondo.
- In Nigeria, per raggiungere la scuola elementare più vicina, i bambini più poveri devono percorrere in media una distanza cinque volte maggiore rispetto ai bambini appartenenti alla popolazione più ricca.
- Dal 2002, la Banca mondiale ha finanziato la costruzione e la manutenzione di oltre 260 000 chilometri di strade.
- A livello globale, il 23 per cento delle emissioni di CO₂ proviene dal traffico motorizzato. Se nel calcolo si considerano anche la costruzione delle strade e la produzione di automobili, tale percentuale sale al 30 per cento. Senza un’inversione di rotta, nel 2050 l’80 per cento delle emissioni di CO₂ sarà causato dal traffico.

Densità media di strade per 100 km²

| | |
|----------------|--------|
| Africa | 6,8 km |
| Asia | 18 km |
| America latina | 12 km |
| Svizzera | 173 km |



Nattai Higer/taif

Link

International Forum for Rural Transport and Development – IFRTD

L’organizzazione si impegna per il miglioramento della mobilità delle popolazioni povere nelle zone rurali. Oggi conta una vasta rete di soci, quasi tutti nel Sud del mondo. La DSC è uno dei principali donatori dell’IFRTD.

www.ifrtd.org

Institute for Transportation & Development Policy – ITDP

L’organizzazione risale al movimento statunitense «biciclette, non bombe» (*Bikes Not Bombs*), che negli anni Ottanta spediva biciclette in Nicaragua per sostenere l’attività sanitaria e la formazione professionale. Da allora l’ITDP è diventata un’istituzione chiave per lo sviluppo di trasporti sostenibili nelle città.

www.itdp.org

European Institute for Sustainable Transport – EURIST

La ONG con sede ad Amburgo si impegna in tutto il mondo per una miglior sostenibilità dei trasporti e della mobilità. Si occupa, per esempio, di correlazioni fra trasporto ed emissioni di CO₂, lotta contro la povertà, protezione ambientale, sicurezza del traffico e trasporto delle merci.

www.eurist.info

Rivolta popolare dall'esito incerto

Per lungo tempo il Burkina Faso è stato la culla della stabilità in Africa occidentale. Il presidente Blaise Compaoré era riuscito a stringere partenariati politici e di cooperazione allo sviluppo con svariati Paesi occidentali. La sua guida autoritaria non ha lasciato spazio a una reale partecipazione dei cittadini. A fine ottobre 2014, l'ira popolare è esplosa in una rivolta che ha costretto Compaoré alle dimissioni. Di Ruedi KÜng*.



In Burkina Faso, tra i banchi di scuola siedono sempre ancora più ragazzi che ragazze.

Un'aula scolastica della provincia africana. Dietro ai banchi di legno grezzo, ragazze e ragazzi dai vestiti sgargianti siedono su semplici panche di legno. Un'allieva è in piedi davanti alla lavagna grigia e con voce fioca e talvolta incerta legge frasi scritte in bella calligrafia con il gesso bianco. Una scena scolastica come se ne vedono molte in tutto il continente. Rispetto alle altre aule africane, qui c'è però qualcosa di insolito. Alla lavagna non ci sono solo frasi scritte nella lingua ufficiale dell'ex potenza colonia-

le, in questo caso il francese, ma si possono leggere anche frasi in *more*, una delle lingue native del Burkina Faso. Siamo nel villaggio di Sakoinsé, a un'ora di automobile dalla capitale Ouagadougou. Dei 7000 abitanti, sono in molti – come d'altronde in tutto lo Stato – a non essere mai andati a scuola, a non sapere né leggere né scrivere, a non aver mai imparato il francese.

«Nove anni fa hanno appreso da un'organizzazione locale che nel loro Paese c'era un nuovo tipo di scuo-

la per bambini e ragazzi che non avevano avuto l'opportunità di accedere alla scuola elementare», spiega, in francese, il capo villaggio Soulli Félix. «Grazie all'insegnamento in madrelingua, i giovani dai 9 ai 16 anni possono assolvere in quattro o cinque anni la scolarità elementare, che normalmente ne dura sei. Un motivo che ha spinto i genitori di figli non scolarizzati – e di questi ce ne sono a centinaia – a chiedere che una scuola di questo tipo venisse aperta anche a Sakoinsé», prosegue Soulli Félix. «I genitori devono pagare una retta di 1500 franchi CFA (2,75 franchi svizzeri) per figlio all'anno. Sembra poca

to, sotto grandi piante di néré, che mitigano un poco il caldo opprimente. Tuttavia gocce di sudore brillano sui volti degli uomini e delle donne seduti in gruppi separati sulle panche di legno della scuola. Le lingue sono sciolte, le opinioni sono espresse apertamente e non vengono ingoiate. I genitori sono soddisfatti della scuola, traduce il capo villaggio. Purtroppo le due scuole speciali sono insufficienti per accogliere tutti i giovani che hanno perso il treno della scuola elementare o che l'hanno abbandonata precocemente.

I genitori rispondono volentieri alle domande: Sì, a scuola vanno più ragazzi che ragazze, dice un padre. No, non vede alcun problema: dei tre figli, ha potuto garantire un'istruzione solo a una delle ragazze e al maschio. Ragazze e ragazzi dovrebbero avere le stesse opportunità di seguire le lezioni, dice una madre. Sta di fatto che sono sempre ancora molto più numerosi i ragazzi rispetto alle ragazze a ricevere un'educazione scolastica in Burkina Faso.

Oltre un centinaio di scuole bilingui

In Burkina Faso, le prime scuole bilingui sono state aperte nel 1994 dall'organizzazione Solidar Suisse. Nel 2007 il governo ha integrato l'educazione bilingue nella politica formativa ufficiale, svolgendo un ruolo pionieristico in Africa occidentale. I vantaggi dell'istruzione bilingue sono ampiamente riconosciuti e nessuno contesta più questo tipo di approccio didattico. Invece che in una lingua a loro completamente estranea, il francese, i bambini della scuola elementare seguono l'insegnamento nella loro lingua madre e apprendono solo più tardi il francese, lingua ufficiale e grazie alla quale è possibile accedere a un'istruzione superiore.

Questo metodo migliora significativamente l'efficacia dell'apprendimento. Per il momento, in Burkina Faso ci sono oltre un centinaio di scuole bilingui; la maggior parte sono statali, una dozzina cattoliche e alcune private. Sono un numero molto esiguo considerando che il Paese conta oltre 11 000 scuole, ci ricorda la ministra per l'istruzione pubblica Koumba Boly-Barry.

Istruiti per la disoccupazione

Nonostante questi progressi, la situazione dell'istruzione rimane ancora fragile, come si evince dall'indice di sviluppo umano delle Nazioni Unite (ISU). Nel 2014, il Burkina Faso si situava al 181° rango su 187 Stati, risultando uno dei Paesi meno sviluppati. Delle tre dimensioni prese in considerazione dall'ISU – aspettativa di vita alla nascita, prodotto interno lordo pro capite e livello di istruzione – l'ultima è quella che denota il maggior margine di miglioramento per il Burkina Faso. L'alfabetizzazione della popolazione adulta è debole e i progressi

Burkina Faso in sintesi

Nome

Burkina Faso («la terra degli uomini integri»)

Capitale

Ouagadougou

Superficie

274 200 km²

Popolazione

17 milioni di abitanti

Lingua

Lingua ufficiale: francese, oltre 60 dialetti

Età media

17 anni

Speranza di vita

Donne 57 anni

Uomini 53 anni

Religioni

Islamici 60%

Cristiani 25%

Animisti 15%

Istruzione

Solamente un terzo degli ultra 15enni e il 40% dei 15-24enni sa leggere e scrivere. Numero medio di allievi per classe: 48

Economia

Il 90% della popolazione pratica un'agricoltura di sussistenza. La produzione di cotone genera un terzo del PIL, l'estrazione dell'oro il 13%.

Prodotti d'esportazione

Cotone, prodotti animali, oro



Foto: Bonetti/Noonlight

La scarsa alfabetizzazione della popolazione adulta frena lo sviluppo del Paese.

cosa, ma è una spesa che incide parecchio sul bilancio delle famiglie». Un'altra condizione era la creazione di un'associazione dei genitori che si riunisce regolarmente e accompagnasse le attività scolastiche. La scuola esiste da otto anni, un secondo edificio è stato inaugurato nel 2011.

Dietro ai banchi più ragazzi che ragazze

Nel frattempo, le riunioni sono diventate un'abitudine per la gente di Sakoinsé. Si svolgono all'aper-





Solo l'élite del Paese approfitta della galoppante crescita economica. Quest'ultima si evidenzia soprattutto nei palazzi lussuosi o nella costruzione di strade nella capitale Ouagadougou.

nella scolarizzazione di gran parte dei bambini sono annullati dal fatto che, finita la scuola elementare, solo una piccola percentuale di ragazze e ragazzi frequenta una scuola secondaria, come spiega il rappresentante delle Nazioni Unite per il Burkina Faso Pascal Karorero.

L'esperto di formazione Paul Ouédraogo di Ouagadougou esprime un giudizio ancora più critico nei confronti della situazione nel suo Paese. «Il problema è che abbiamo una gioventù formata per la disoccupazione», afferma lo specialista. «I diplomati nelle città faticano a trovare un impiego stabile. E chi ha la fortuna di trovare lavoro deve accontentarsi di uno stipendio mensile tra i 150 e i 200 franchi svizzeri. Un artigiano deve mantenere una famiglia di sette persone con 70 000 FCFA al mese (circa 130 franchi svizzeri), un insegnante di scuola primaria guadagna a malapena 15 000 FCFA, il prezzo di un sacco di riso». Moltissime persone non possono più permettersi un pasto al giorno, ma solo a giorni alterni. Per la stragrande maggioranza della popolazione di questo Stato del Sahel, che vive in campagna e che pratica una semplice agricoltura di sussistenza in condizioni climatiche sempre più difficili, la situazione non è migliore. Oltre il 40 per cento vive al di sotto della soglia di povertà.

Crescita economica stupefacente

Le statistiche economiche forniscono un quadro ben diverso. Negli ultimi anni, il Burkina Faso ha segnato una crescita economica sorprendente: del 6,9 per cento nel 2013, del 9 per cento nel 2012. A contribuirvi è stato in primo luogo l'«oro bianco», ossia il cotone, che genera una quota significativa del prodotto interno lordo. Anche la produzione del vero oro è importante, tuttavia ha sofferto a causa del calo dei prezzi sul mercato mondiale. Che il governo del Burkina Faso disponga di entrate maggiori, lo prova l'intensa attività di costruzione di strade nella capitale, la realizzazione della lussuosa cittadella di Ouaga2000 o l'acquisto di aerei da combattimento

russi per l'equivalente di 700 milioni di franchi. Sono spese che vanno di traverso, anzi rimangono sullo stomaco alle molte persone costrette a spendere una parte sempre maggiore del proprio reddito per l'acquisto di generi alimentari. È solo una piccola élite ad approfittare della crescita economica, afferma Paul Ouédraogo. Sui piatti della gente non arriva nulla. Il divario tra ricchi e poveri è sempre più profondo.

L'ira del popolo si sfoga nelle strade

Non stupisce affatto che in tempi recenti i burkinabé fossero sempre meno soddisfatti del presidente Blaise Compaoré, al governo da quando ha preso violentemente le redini del Paese nel 1987. Già negli anni precedenti vi erano state proteste e insurrezioni nei suoi confronti. Nel 2011 sono state così violente che il presidente è riuscito a salvare la poltrona soltanto sostituendo le leadership dell'esercito e della gendarmeria, formando un nuovo governo e facendo qualche piccola concessione: ha aumentato il soldo ai soldati scontenti e alla guardia presidenziale in rivolta e ha tenuto dei colloqui con l'opposizione.

È stato lo stesso Compaoré a riaccendere il fuoco della protesta. Il vaso della rabbia è traboccato quando il presidente, con il sostegno di alcuni membri del governo, ha cercato di ribaltare l'articolo 37 della costituzione che gli vietava un'ulteriore candidatura alle elezioni dopo l'ennesimo mandato. Venuta a conoscenza del tentato broglio del presidente, la popolazione è scesa in piazza con un impeto tale da costringere Blaise Compaoré, dopo molte resistenze, a dare le dimissioni alla fine di ottobre 2014. Il futuro del Paese è ora incerto. ■

**Ruedi Küng è stato per dodici anni corrispondente dall'Africa per la radiotelevisione svizzera; in questo momento continua a scrivere di Africa sul sito InfoAfrica.ch.*

(Traduzione dal tedesco)

La brigata verde

Bisogna alzarsi prima delle quattro del mattino per incontrarle. Vestite con camicie da lavoro verdi e foulard multicolori, armate di scope, pale e secchi, una moltitudine di donne – soprattutto anziane – spazzano le vie della capitale Ouagadougou prima dell'ora di punta. Lo fanno dal 1995, quando furono chiamate dal sindaco di lunga data Simon Compaoré. Inizialmente, «le donne di Simon» erano alcune centinaia, oggi sono oltre 2000. Liberano strade e viuzze dalla polvere onnipresente e dall'immondizia – e qualche volta anche dalle erbacce. La «brigata verde», così soprannominata, ha ottenuto svariati premi ed è stata presa a modello in molte altre capitali africane. Grande è stata la gioia delle donne quando nel 2013 il nuovo sindaco ha aumentato il loro modesto salario mensile da 25 a 75 franchi.

Sul campo con...

Alfred Zongo, responsabile di programma presso l'ufficio della cooperazione svizzera di Ouagadougou

Vivo in un Paese in cui la speranza di vita è di 55 anni e quindi posso considerarmi fortunato, visto che ho superato l'età pensionabile per i quadri fissata a 60 anni. A fine dicembre mi sono dunque congedato dai colleghi della DSC, dopo aver trasferito a uno di loro i dossier di cui mi occupavo, ossia l'istruzione di base e la formazione professionale.

All'ufficio della cooperazione dal 1998, mi sono dedicato ai programmi in tutti gli ambiti d'intervento della DSC. Ero spesso sul campo per soprintendere i nostri progetti. Un po' ovunque la gente mi soprannominava «l'uomo dai capelli bianchi». È il mio segno distintivo da molto tempo. A 45 anni non avevo più un solo capello nero in testa.

Durante queste visite sul campo dedicavo le serate ad allacciare contatti informali con i responsabili della realizzazione dei progetti o con i beneficiari. Chiacchieravamo sorseggiando *dolo*, la birra di miglio locale, da zucche a fiasco, le cosiddette calabasse, in un bar o nella macchia. Queste conversazioni, tenute in un'atmosfera distesa, mi hanno insegnato molto. Un giorno alcuni agricoltori mi hanno spiegato come erano riusciti a ottenere la trivellazione di un pozzo nel loro villaggio: sapendo che la cooperazione svizzera è molto sensibile alle esigenze delle donne, avevano incaricato mogli e figlie di sottoporre il problema alla DSC e di sollecitare un finanziamento. La loro strategia

«Con il signor Zongo, non c'è modo di sottrarre un solo centesimo alla cooperazione svizzera».

ha funzionato, visto che la richiesta è stata accettata. Da alcuni anni il villaggio ha una propria sorgente d'acqua.

Non tutti i partner erano però disposti a brindare con me. A parecchi non stavo molto simpatico, poiché avevo la reputazione di essere intransigente nell'analisi dei rendiconti. Verificavo minuziosamente l'impiego dei fondi stanziati dalla DSC. «Con il signor Zongo», sostenevano taluni, «non c'è modo di sottrarre un solo centesimo alla cooperazione svizzera».



CAE/CCT

Volgendo lo sguardo a ritroso sono particolarmente orgoglioso dei risultati ottenuti a livello di educazione informale. In questo settore la DSC è stata una pioniera. Trent'anni fa era l'unica a finanziare corsi per analfabeti e adolescenti discolarizzati. Su sua iniziativa, altri donatori hanno iniziato a sostenere l'educazione informale, che oggi è inserita nella politica d'istruzione del governo del Burkina Faso.

Abbiamo fatto un buon lavoro anche nel settore della pastorizia. Elaborando una legge sulla transumanza abbiamo definito dei corridoi e delle zone di pascolo nella regione orientale del Paese, dove frequenti conflitti opponevano allevatori e contadini. Alcuni comitati di gestione sono incaricati di garantire il rispetto di queste aree. Purtroppo questi ultimi non funzionano più dopo che la DSC ha deciso di non continuare a finanziare il progetto. Ora le attività agricole hanno nuovamente invaso le superfici riservate ai capi di bestiame. Così, la recrudescenza del conflitto è inevitabile e questo mi spezza il cuore.

Dopo aver vissuto per 35 anni a Ouagadougou, sono tornato a Poa, mio villaggio natale, dove trascorrerò la pensione. Ho già piantato alcuni alberi da frutta accanto a casa e ho anche intenzione di allevare qualche pollo. Queste attività mi lasceranno comunque un po' di tempo per mettere le mie competenze al servizio della comunità. Il consiglio comunale di Poa ha bisogno di consulenze soprattutto in materia di decentramento e di promozione della partecipazione dei cittadini. ■

(Testimonianza raccolta da Jane-Lise Schneeberger)

(Traduzione dal francese)

Le priorità dell'aiuto svizzero

In Burkina Faso la cooperazione svizzera è attiva principalmente in quattro settori. Uno di questi è lo sviluppo rurale. Presente dal 1974 nel Paese dell'Africa occidentale, la DSC aiuta gli agricoltori e gli allevatori a modernizzare le aziende agricole affinché possano migliorare il proprio reddito e affrontare più efficacemente le crisi alimentari. Un altro ambito d'intervento riguarda la riforma dello Stato. La DSC sostiene il processo di decentramento, rafforza gli operatori locali e incoraggia la partecipazione dei cittadini. In materia di istruzione di base e di formazione professionale i suoi progetti sono volti a eliminare soprattutto l'analfabetismo. La Segreteria di Stato dell'economia (SECO) si concentra invece sulla gestione delle finanze pubbliche.
www.dsc.admin.ch, (chiavi di ricerca: Paesi, Africa occidentale, Burkina Faso)
www.cooperation-suisse.admin.ch (chiave di ricerca: Burkina Faso)

Quel che è troppo, è troppo!

Nella ricca tradizione orale del Burkina Faso abbiamo un detto che dice: «Il burro dorme, non è morto». Questo pensiero filosofico è una sorta di elogio della pazienza, della capacità di sopportazione, ma anche della possibilità di risveglio, rivolta ed esplosione. Le qualità che riconosciamo al burro di karité si ritrovano nel popolo del Burkina Faso. L'insurrezione dello scorso autunno illustra bene questa metafora.

Che cosa ha spinto questo burro ghiacciato a sgelarsi, liquefarsi, scaldarsi fino a ribollire, per poi demolire ogni cosa sul suo passaggio il 30 e il 31 ottobre 2014? Le cause sono molteplici. Ma dal nostro punto di vista si possono sintetizzare in un'unica parola: eccesso.

Il miglior esempio è il modo in cui la costituzione è stata più volte manipolata a esclusivo vantaggio del presidente Blaise Compaoré e del suo clan. L'articolo 37 della legge fondamentale del Burkina Faso definiva che il capo dello Stato fosse eletto per un mandato di sette anni, rinnovabile una sola volta. Questa disposizione ha garantito a Blaise Compaoré quattordici anni di governo, vista l'assenza di un'opposizione forte nel Paese.

Il primo broglio è avvenuto durante il suo secondo mandato settennale: il limite dei mandati è stato abrogato modificando l'articolo 37. Ciò consentiva al presidente di ricandidarsi tutte le volte che voleva. Inoltre, si è fatto di tutto per zittire le voci di protesta del popolo. Da qui le minacce, le intimidazioni e addirittura l'uccisione di oppositori, come il professor Oumarou Clément Ouédraogo e il giornalista investigativo Norbert Zongo, direttore del settimanale *L'Indépendant*. Que-

st'ultimo omicidio, perpetrato nel 1998, ha provocato una rivolta nazionale che ha quasi rovesciato il governo.

Fra le soluzioni allora proposte dal collegio dei saggi per uscire dalla crisi c'era la riduzione a cinque anni del mandato presidenziale, rinnovabile un'unica volta. Questa disposizione, senza effetto retroattivo, è entrata in vigore nel 2005 al termine dei due primi mandati di Blaise Compaoré. Quest'ultimo è stato dunque rieletto per un terzo mandato di cinque anni, poi nel 2010 per un quarto mandato che doveva essere anche l'ultimo. Alla fine del 2015, Blaise Compaoré avrebbe trascorso 28 anni al potere. Eppure, lui e i suoi sostenitori hanno ritenuto che questo periodo non fosse sufficiente. Hanno avviato un'ulteriore manovra di revisione della costituzione per assicurare al presidente altri quindici anni di governo.



Martin Zongo è nato nel 1957 a Gouim, nella provincia del Boulikemé, in Burkina Faso. Dopo aver conseguito un master in letteratura moderna presso l'Università di Ouagadougou, ha insegnato francese in vari licei e in altre istituzioni nel suo Paese e in Costa d'Avorio. Ha intercalato la carriera di insegnante con quella di politico: tra il 1984 e il 1986 è stato alto commissario in due province; dal 1987 al 1991 è stato segretario generale della commissione nazionale del Burkina Faso per l'UNESCO. Dal 2003, Martin Zongo è amministratore del *Carrefour international de théâtre* di Ouagadougou (CITO).

«Quel che è troppo, è troppo», è stata la risposta del popolo a questo ennesimo tentativo di manipolare la costituzione. Nonostante l'azione demolitrice esercitata dagli stili di vita stranieri che alienano la nostra gente, soprattutto i giovani, le due giornate storiche dell'ottobre 2014 dimostrano che i burkinabé hanno conservato una base solida di valori etici e morali. Questi ultimi reggono e salvaguardano la reputazione di persone integre. I burkinabé hanno un'enorme considerazione della tolleranza, del perdono, del rispetto per i leader e dell'impegno per la pace, valori che hanno permesso a Blaise Compaoré di governare per 27 anni, nonostante le agitazioni sorte qua e là. Aborriscono, invece, la furberia, la disonestà, i crimini economici e di sangue, così come il non rispetto della parola data.

È l'accumulo di queste pecche politiche ad aver attizzato il fuoco della protesta. Esso ha fatto fondere e ribollire il burro burkinabé che dormiva, ma che non era morto, come hanno creduto i dirigenti, spazzati via dall'impetuosa rivolta di fine ottobre. E giacché parliamo di burro: auguriamoci che l'esempio del Burkina Faso possa allargarsi a macchia d'olio! ■

(Traduzione dal francese)



Una radio senza tabù

Fino alla destituzione del presidente tunisino Ben Ali nel 2011, la *Radio Tunisienne* era controllata dallo Stato. Grazie anche al sostegno della DSC, da alcuni anni l'emittente propone una programmazione pluralista. Ora, la radio regionale *Radio Gafsa* funge da modello per gli altri canali della rete pubblica nazionale.



La Svizzera promuove la pluralità di opinione in Tunisia sostenendo le emittenti locali della Radio Tunisienne.

(mw) La fondazione losannese *Hirondelle* è specializzata nella promozione di media indipendenti nelle regioni di crisi. Grazie ai finanziamenti della DSC, dal giugno 2011 *Hirondelle* sostiene *Radio Gafsa*, uno dei cinque canali di *Radio Tunisienne*, la radio pubblica nazionale. «Questa collaborazione ha favorito molti cambiamenti», spiega Hela Saoudi, già direttrice di programma dell'emittente. «Oggi, *Radio Gafsa* ha più corrispondenti locali e grazie al sondaggio che abbiamo svolto conosciamo meglio le esigenze delle ascoltatrici e degli ascoltatori». La nuova impostazione giornalistica ha promosso, fra l'altro, la riprogrammazione del palinsesto e lo spostamento degli orari della messa in onda dei notiziari.

Da radio di partito a voce di tutti

«All'inizio del progetto, per breve tempo, la fondazione *Hirondelle* ha collaborato con tutti i canali di *Radio Tunisienne*», spiega Souhaib Khayati, incaricato di programma della Divisione cooperazione internazionale dell'ambasciata svizzera di Tunisi. «L'obiettivo era di offrire un'informazione il più possibile equilibrata in vista delle elezioni dell'ottobre 2011. Già dopo poche settimane abbiamo costato un cambiamento fondamentale nell'approccio

giornalistico», ricorda Khayati. La grande varietà di opinioni che si esprimeva nei canali radio dopo l'abolizione del sistema monopartitico costituiva una novità assoluta. Grazie a questo successo e allo sviluppo promettente di *Radio Gafsa*, il progetto non solo è stato esteso a due altre emittenti regionali, ma potrebbe coinvolgere ulteriori canali.

«Prima la politica, la religione e gli argomenti sociali erano tabù», continua Hela Saoudi. «Oggi i servizi sono più aperti e si cerca di dar voce a tutti i ceti della società. Tentiamo di trovare delle soluzioni per le regioni più remote, che sono ancora senza elettricità e che ricevono solo con grande difficoltà il segnale radio». Resta da vedere quanto tempo ci vorrà per raggiungere questi obiettivi.

Anche il futuro di *Radio Gafsa* è incerto. La Svizzera sosterrà *Radio Tunisienne* ancora per tre anni. Dopo sarà la radio stessa a pagare l'onorario dei corrispondenti locali. Khayati è fiducioso che la transizione sarà coronata da successo: «Nel frattempo, la consapevolezza che non si possono riempire le trasmissioni informative solo con servizi dalla capitale Tunisi è aumentata notevolmente». ■

(Traduzione dal tedesco)

In soccorso al Nord Africa

Prima dello scoppio delle rivoluzioni, la DSC non era presente con propri progetti in Africa settentrionale. Nel 2011, sull'onda della primavera araba, il governo svizzero ha deciso di sostenere gli Stati nei loro sforzi per introdurre la democrazia e promuovere lo sviluppo economico. A questo proposito, la DSC collabora con numerose altre istituzioni federali (vedi «Un solo mondo» 1/2013). Inoltre, la Svizzera e la Tunisia hanno sottoscritto una convenzione di cooperazione nel settore della migrazione.

www.eda.admin.ch
(chiave di ricerca: DSC, Paesi, Nord Africa)

Più sapere, meno perdite

I cattivi raccolti hanno conseguenze drammatiche per quasi 500 milioni di piccoli contadini nei Paesi in via di sviluppo. È una situazione contro cui si batte un'iniziativa che intende creare in quaranta Paesi più di 1000 cliniche delle piante. Il progetto sarà completato da una banca dati online in cui saranno raccolte e condivise le informazioni sui parassiti e sulle malattie delle piante a livello globale.



Dall'entomologia a ONG internazionale

Le origini di CABI, l'organizzazione fautrice di Plantwise, risalgono al colonialismo inglese. Nel 1910 è stato costituito l'Entomological Research Committee, il cui scopo era di dedicarsi allo studio degli insetti in Africa per combattere i parassiti che colpivano le colture. Nel corso degli anni si sono aggiunti numerosi indirizzi scientifici e programmi di formazione. Oggi CABI è un'organizzazione presente con i suoi soci in oltre 48 Paesi. In questo momento è attiva in circa 70 Stati e impiega circa 400 collaboratori. Alla sede principale in Inghilterra fanno capo undici centri regionali CABI, di cui uno si trova da oltre 50 anni nella località giurassiana di Délémont.
www.cabi.org
www.plantwise.org

Grazie al progetto di consulenza e informazione Plantwise, anche i bambini in Congo apprendono molte conoscenze specifiche su piante e parassiti.

(mw) Non sorprende nessuno che la gente di tutti i continenti cerchi guarigione e salvezza nelle Case di Dio. A stupire è invece la presenza di un nuovo tipo di paziente in numerosi templi in Sri Lanka: sono germogli di riso, foglie di tè, noci di cocco, peperoncino e altre colture. Fino a quattro volte al mese, un gruppo di esperti di agricoltura – i cosiddetti dottori delle piante – consigliano e aiutano i contadini nella lotta contro gli insetti nocivi, le malattie o la carenza di sostanze nutritive.

«In altri Paesi le cliniche delle piante sono allestite sulle piazze dei mercati locali, da noi si trovano di solito nei templi», dice Palitha Bandara, collaboratore capo nel dipartimento di agricoltura dello Sri Lanka. La scelta del luogo, forse un po' insolita, ha una ragione molto semplice: è stato il caso a decidere.

Lo Sri Lanka partecipa al programma Plantwise, attuato dall'ONG internazionale CABI. Entro il 2016, quest'ultima vuole creare oltre 1000 cliniche per le piante in 40 Paesi emergenti e in via di sviluppo per aumentare la sicurezza alimentare.

Uniti per combattere i parassiti

Secondo l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), nei Paesi in via di sviluppo ci sono circa 500 milioni di piccole aziende agricole. Stando alle stime di CABI, ogni anno queste subirebbero perdite pari al 30-40 per cento del raccolto a causa di parassiti e malattie delle piante. Molti di questi piccoli contadini non hanno seguito una formazione professionale di agricoltore, né hanno accesso ai consulenti. Le cliniche delle piante a livello locale sono



Cliniche delle piante in India: contadine e contadini fanno esaminare le loro piante dagli esperti di agricoltura.

una risposta concreta ed efficace alle loro esigenze. Plantwise collabora con i servizi di consulenza statali e i dottori delle piante sono sostenuti dallo Stato. È un aspetto fondamentale per il successo a lungo termine del progetto, spiega Carmen Thönnissen, incaricata presso il Programma globale per la sicurezza alimentare della DSC: «Lo Stato è considerato un intermediario degno di fiducia. Contrariamente ai privati non ha nessun interesse a vendere qualcosa ai contadini». Inoltre, una buona collaborazione con le organizzazioni statali è essenziale per avviare tempestivamente e in maniera efficace delle misure contro le epidemie. Nel 2014, ad esempio, in Ruanda con l'aiuto di Plantwise è stata scoperta la malattia del granoturco *Maize Lethal Necrosis*, che si trasmette rapidamente sulle piante vicine, spesso con conseguenze disastrose per le coltivazioni.

Gestione e controllo delle cliniche

Le premesse per allestire in tempi brevi una rete capillare di cliniche per le piante sono ottime in Sri Lanka, come lo sono anche in Kenya e Ghana. «Il nostro governo è presente in tutti i 25 distretti con laboratori e istruttori di agricoltura che operano sul terreno», spiega Bandara. In totale, 700 istruttori riceveranno una formazione di dottori per le piante e completeranno tutti i moduli formativi entro un anno e mezzo circa. Accanto alle materie di indirizzo biologico, i corsi affrontano anche tematiche quali la gestione e il controllo della qualità di una clinica per le piante. «In Sri Lanka abbiamo già concluso le nostre formazioni», afferma Julia Dennis, addetta stampa dell'Organizzazione non governativa internazionale CABI. Nel frattempo, gli esperti locali hanno assunto la responsabilità dell'istruzione dei dottori delle piante. Ora, le conoscenze specialistiche di CABI servono solo in casi particolari, per esempio, se in una clinica delle piante si manifesta una malattia sconosciuta.

Focus sulla qualità della consulenza

Negli altri Paesi il programma non è altrettanto avanzato, ma è comunque sulla buona strada. Nell'autunno del 2014, 720 cliniche in 33 Paesi e più di 2000 dottori delle piante con una formazione conclusa facevano parte di Plantwise. Stando all'agronoma Thönnissen, la rapida crescita non è dovuta al caso: «I Paesi coinvolti riconoscono il grande potenziale economico delle cliniche. Ecco perché ne vogliono quante più possibili». Ma la quantità non deve essere l'obiettivo primario. È più importante garantire la qualità delle consulenze. Per questo, ad esempio, ogni dottore delle piante compila un formulario per ogni perizia fornita e lo consegna per la verifica a un centro specialistico. Un altro punto forte del programma è la banca dati online di Plantwise in cui sono memorizzate continuamente le conoscenze in materia di malattie e organismi nocivi. «È bello vedere che questa nuova forma di networking e metodologia di lavoro sappia spronare ed entusiasmare anche persone che lavorano da decenni per il dipartimento di agricoltura», dice Julia Dennis. L'iniziativa per le cliniche delle piante non è del tutto nuova. Infatti, circa dieci anni fa CABI ha avviato consultori simili in Bolivia e in Uganda. «Dopo queste esperienze positive», continua Dennis, «volevamo crescere e lanciare un programma globale». Con il sostegno della DSC, CABI ha elaborato una strategia adeguata. Oggi, oltre alla Svizzera, anche Inghilterra, Irlanda, Olanda, UE, Cina e Australia sono Paesi donatori. Entro il 2020 è previsto un successivo ampliamento del programma. ■

(Traduzione dal tedesco)

Le dottoresse delle piante

Secondo l'Organizzazione mondiale per l'alimentazione (FAO), al mondo oltre il 40 per cento delle persone impiegate in agricoltura sono donne. Producono dal 60 all'80 per cento delle derrate alimentari, ma possiedono appena il due per cento dei terreni. CABI si batte contro questa disparità di genere in tutti i suoi programmi. Plantwise, dal canto suo, si impegna a offrire una formazione di dottore delle piante anche alle donne. Questa iniziativa non registra ovunque lo stesso successo: se in Sri Lanka la presenza femminile fra gli aspiranti dottori è di circa il 25 per cento, in Birmania, dove l'agricoltura è per tradizione un dominio femminile, raggiunge quasi il 100 per cento. Finora circa un quarto dei dottori per le piante sono donne.

Dietro le quinte della DSC

Favorire l'autonomia dei sindaci in Macedonia

(byl) Il processo di decentralizzazione in atto in Macedonia ha dato ai governi locali molte competenze, soprattutto finanziarie. I consigli comunali non hanno però le conoscenze necessarie per garantire una gestione professionale dei bilanci. Per colmare questa lacuna, un programma della DSC si propone di migliorarne l'efficacia e l'autonomia affinché gli eletti possano eserci-



Laurent Cocchi

tare appieno la loro funzione di vigilanza e di tutela degli interessi dei cittadini. Ciò dovrebbe consentire alle amministrazioni locali e ai sindaci di essere più trasparenti e di adempiere meglio il loro dovere e di assumere la piena responsabilità nei confronti della popolazione.

Durata: 2015-2019

Budget: 10 milioni di CHF

Parlamento cambogiano più forte

(bm) Nonostante la crescita costante degli ultimi anni, la Cambogia rimane ancora un Paese fragile, segnato da profonde disparità e da forti tensioni sociali. In collaborazione con i servizi del parlamento svizzero, la DSC sostiene il processo democratico in corso, fornendo sostegno finanziario e tecnico all'istituto parlamentare della Cambogia (IPC). Il progetto si propone di rafforzare il parlamento cambogiano e di promuovere una maggiore considerazione dei



Luc Fersht/NTF/Redux/laif

diritti e dei bisogni della popolazione. L'IPC è una ONG che aiuta questa istituzione ad assumere il proprio ruolo democratico, trasmettendo competenze e strumenti di gestione e organizzando corsi di formazione destinati ai parlamentari.

Durata: 2014-2016

Budget: 2,5 milioni di CHF

Formazione professionale in Myanmar

(bm) Dal 2011, il Myanmar sta vivendo un'apertura politica ed economica. Per sopperire alla carenza di personale qualificato, la DSC sostiene lo sviluppo di una formazione professionale di qualità che risponda alle esigenze del mercato. Per esempio, un partenariato tra l'industria alberghiera e alcuni esperti svizzeri offre la possibilità ai giovani di acquisire competenze in questo settore in piena espansione. Lo sviluppo di unità mobili di formazione per i più poveri, residenti nelle zone rurali, è un elemento particolarmente innovativo e originale di questa iniziativa. Inoltre, il dialogo politico con le autorità del Myanmar dovrebbe favorire la creazione di un sistema che riconosca e certifichi queste formazioni.

Durata: 2014-2018

Budget: 19 milioni di CHF

Installatori di impianti sanitari

(bbq) In Ucraina, la formazione professionale degli installatori di impianti sanitari è rimasta

praticamente invariata negli ultimi vent'anni e ora non soddisfa più gli standard internazionali. Nell'ambito di un partenariato pubblico-privato con la DSC, l'azienda svizzera di prodotti sanitari Geberit sta elaborando – in collaborazione con un'organizzazione non governativa ucraina – un nuovo piano di studio per installatori di impianti sanitari. Tra non molto sarà introdotto un percorso formativo triennale in sei istituti scolastici che permetterà ai neodiplomati di avere solide basi per essere competitivi e accedere al mercato del lavoro.

Durata: 2014-2018

Budget: 400 000 CHF

Calcestruzzo meno inquinante

(jah) I Paesi emergenti stanno vivendo un periodo di rapida crescita economica e di galoppante urbanizzazione, due fattori che aumentano la domanda di calcestruzzo. La produzione di questo materiale



DSC

da costruzione è responsabile del 5 per cento delle emissioni globali di CO₂ legate all'attività umana. In collaborazione con istituzioni accademiche cubane e indiane, il Politecnico di Losanna ha sviluppato un cemento «ecologico», prodotto miscelando argilla e sabbia calcarea. La sua fabbricazione può ridurre le emissioni di gas a effetto serra del 40 per cento, limitando così l'impatto

sull'ambiente. Per questo motivo, la DSC ne promuove la commercializzazione su larga scala. Uno dei prossimi passi sarà quello di standardizzare il prodotto; un requisito indispensabile affinché sia adottato dai mercati.

Durata: 2014-2017

Budget: 4 milioni di CHF

Responsabilizzare il settore delle materie prime

(hnj) Le questioni riguardanti la produzione e la commer-



Johann Spanner/NTF/Redux/laif

cializzazione di materie prime sono di strettissima attualità, anche in Svizzera, visto che a livello mondiale quest'ultima ha un ruolo centrale nella loro compravendita. In molti Paesi produttori di petrolio, gas e minerali, gli standard di trasparenza delle attività delle imprese e dei governi sono insufficienti. La DSC sta moltiplicando gli sforzi affinché questa lacuna sia colmata. In collaborazione con il *Natural Resource Governance Institute* statunitense, è impegnata in Bolivia, Mali, Burkina Faso, Mozambico, Afghanistan e Mongolia. L'obiettivo comune è di rafforzare l'obbligo di rendiconto e di migliorare la trasparenza nell'industria delle materie prime. Con quali misure? Sostenendo la stesura di contratti e prescrizioni e favorendo l'elaborazione di norme globali in materia di trasparenza.

Durata: 2014-2017

Budget: 1,5 milioni di CHF

Le tecnologie che trasformano l'azione umanitaria

Per affrontare crisi o catastrofi, gli operatori umanitari fanno uso sempre più spesso delle innovazioni tecnologiche. La telefonia mobile, i media sociali, la telemedicina o la mappatura interattiva hanno migliorato l'efficacia delle operazioni e modificato le modalità di lavoro. Questi strumenti hanno però anche dei limiti. Di Jane-Lise Schneeberger.



Da alcuni anni, l'aiuto umanitario – nella foto, l'ospedale di pronto intervento a Banda Aceh, in Indonesia, dopo lo tsunami del 2004 – fa capo alle nuove tecnologie per prestare soccorso alle popolazioni.

In situazioni di urgenza umanitaria il flusso di informazioni può salvare delle vite. Se sono avvertiti tempestivamente del sopraggiungere di un uragano, gli abitanti delle zone a rischio hanno il tempo necessario per mettersi al riparo in rifugi di emergenza. Quando si scatena un'epidemia, la comunicazione di istruzioni sanitarie contribuisce a contenerla. Negli ultimi anni gli operatori umanitari ricorrono viepiù a telefoni cellulari, SMS e *social network* per diffondere questi tipi di messaggi.

Altrettanto utili sono le informazioni provenienti dalla popolazione. Il Programma alimentare mondiale (PAM), per esempio, conduce indagini via telefono cellulare e SMS per valutare il fabbisogno di derrate alimentari. Il programma ha adottato questo sistema in special modo in tre Paesi dell'Africa occidentale colpiti dall'epidemia di febbre emorra-

gica Ebola. «Questo metodo è più veloce del passa parola ed è soprattutto molto più sicuro: in tal modo i nostri esperti sul campo evitano di trasmettere o contrarre il virus», spiega la portavoce del PAM Elisabeth Byrs.

Una miriade di cinguettii e di SMS

Con la rapida diffusione delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, le cosiddette TIC, le popolazioni dei Paesi in via di sviluppo sono sempre più connesse. In caso di catastrofe, le vittime inviano una moltitudine di SMS ed e-mail, postano messaggi su Facebook o Twitter con cui chiedono aiuto, segnalano la loro posizione oppure descrivono i danni nella loro zona. Per i soccorritori questi messaggi – sovente accompagnati da foto e video – sono una preziosa fonte di informazioni.



Durante le inondazioni dell'anno scorso in Bosnia, l'utilizzo di un drone ha permesso di rilevare i cedimenti delle dighe e di seguire le mine portate via dall'acqua.

IRMA/projet-kanus

Un mondo iperconnesso

Il numero di abbonamenti di telefonia mobile è pari quasi a quello della popolazione mondiale. Ciò non significa però che tutti possiedono un telefono cellulare, poiché molti utenti hanno più abbonamenti. La telefonia mobile ha registrato una forte crescita soprattutto nei Paesi in via di sviluppo. Alla fine del 2014, il tasso di diffusione è stato quasi del 70 per cento in Africa e poco inferiore del 90 per cento nella regione Asia-Pacifico; altrove supera ovunque il 100 per cento. Un numero crescente di utenti si collega a internet tramite uno smartphone o un computer portatile. Gli abbonamenti alla rete mobile a banda larga sono aumentati considerevolmente nei Paesi in via di sviluppo, dove questa tecnologia è spesso l'unico modo per accedere al web. Qui la diffusione è del 21 per cento, contro l'84 per cento nei Paesi sviluppati.

Non avendo la capacità di analizzare autonomamente una tale profusione di dati, gli ambienti umanitari fanno appello ai «volontari digitali», recentemente apparsi in internet. Migliaia di appassionati si sono mobilitati per la prima volta nel 2010, dopo il terremoto che ha devastato l'isola di Haiti. Lavorando da casa, in qualsiasi luogo del mondo, hanno raccolto, filtrato e analizzato le informazioni provenienti dalle fonti più disparate. Combinandole con immagini satellitari, questi esperti in informatica hanno elaborato cartine interattive che mostravano l'entità dei danni e i bisogni di assistenza. Da allora sono state stilate delle mappe di crisi anche in molti altri contesti umanitari.

Mancanza di affidabilità e sicurezza

Eppure taluni operatori sono ancora restii a utilizzare queste carte «interattive», non ritenendole sufficientemente affidabili. Infatti, è impossibile verificare l'attendibilità di tutti i messaggi inviati dalla popolazione.

L'uso delle nuove tecnologie può anche presentare problemi di tutela della sfera privata, poiché la trasmissione dei dati tramite internet non è sicura. Un problema che interessa in modo particolare il Comitato internazionale della Croce Rossa (CICR) che assiste le vittime di conflitti armati. «Nelle situazioni in cui operiamo, le informazioni sono molto più sensibili rispetto a quelle raccolte in occasione di catastrofi naturali. C'è un forte rischio che siano manipolate o piratate. Dobbiamo essere molto prudenti», osserva il portavoce del CICR Jean-Yves Clemenzo. «Siamo aperti alle nuove tecnolo-

gie, se ci aiutano a migliorare il nostro lavoro senza mettere a repentaglio la sicurezza dei beneficiari».

In un recente rapporto, la Federazione internazionale delle società di Croce Rossa e Mezzaluna Rossa (IFRC) ha rilevato un altro rischio connesso alle TIC. Le persone che non hanno la possibilità di accedere non sono ascoltate, il che aggrava il loro isolamento. «Ricorrendo ai nuovi strumenti di comunicazione, il settore umanitario deve badare a non accrescere le ineguaglianze».

Coordinamento mondiale dei soccorsi

Le nuove tecnologie hanno anche modificato il modo di comunicare tra agenzie umanitarie. Il sistema globale di allarme e coordinamento delle catastrofi (*Global Disaster Alert e Coordination System*, GDACS) annuncia quasi istantaneamente su internet ogni terremoto, tsunami, inondazione o eruzione vulcanica, indicando l'intensità, l'impatto e le richieste di assistenza. «La creazione nel 2004 del GDACS ha migliorato considerevolmente la rapi-



Lucien Blauder

Alcuni tecnici kenyani installano un apparecchio con cui è possibile controllare la falda freatica che si trova sotto il campo profughi di Dadaab. I dati sono inviati in Svizzera tramite una rete di telefonia mobile.

dità degli interventi, il coordinamento dei soccorsi e lo scambio di informazioni fra operatori», spiega Mario Simaz dell'Aiuto umanitario della DSC. In caso di allarme rosso, le squadre di soccorso internazionali si registrano su questa piattaforma e si informano a vicenda sull'organizzazione dei loro aiuti.

Consulenza medica a distanza

Le organizzazioni umanitarie si avvalgono delle TIC anche per migliorare la comunicazione interna. «Quarant'anni fa le squadre che partivano sul campo non avevano quasi più alcun contatto con la sede



Un sistema mobile di comunicazione satellitare che si avvale di un pallone aerostatico – nella foto, in Sud Sudan nel 2012 – permette la connessione a internet anche in situazioni di crisi.

centrale per l'intera durata delle missioni», ricorda Clotilde Rambaud di Medici senza frontiere (MSF) Svizzera. «Grazie a internet e alle trasmissioni satellitari, oggi le squadre sono sempre meno isolate». In particolare, MSF ha creato una piattaforma di telemedicina che sostiene le squadre in prima linea. Se hanno difficoltà con una diagnosi o un trattamento, i medici possono connettersi al sito, descrivere il caso clinico e porre domande. Gli specialisti da tutto il mondo risponderanno alle loro richieste.

Questo esempio mostra quanto sia importante avere la possibilità di comunicare in situazioni di crisi. Tuttavia, può succedere che tutte le infrastrutture a terra siano distrutte. Per porvi rimedio, il Lussemburgo ha ideato una soluzione per gli operatori umanitari. Si tratta di un sistema mobile di comunicazione satellitare che si avvale di un pallone aerostatico del diametro di 2,4 metri. Installato in meno di un'ora, il dispositivo ripristina rapidamente una connessione internet senza fili per i soccorritori.

Sorvegliare la falda di Dadaab

La diffusione quasi planetaria della telefonia mobile permette lo scambio di dati con regioni anche molto discoste. Così, alcuni idrogeologi dell'Università di Neuchâtel stanno monitorando a distanza la falda freatica di Dadaab, in Kenya, dove l'arrivo di 450 000 rifugiati preoccupa a causa del possibile sfruttamento eccessivo dell'acqua dolce sotterranea. Sensori installati su venti pozzi misurano il livello e la salinità dell'acqua. Dotati di una sche-

da SIM e di una piccola antenna, questi dispositivi di controllo inviano dati a un server in Svizzera tramite la rete GPRS, una delle tecnologie di telefonia mobile. «È la prima volta che viene testato un sistema di telemetria in un campo profughi. Se riusciamo a dimostrarne la fattibilità, potrebbe essere replicato in altri contesti umanitari», spiega Ellen Milnes, responsabile di questo progetto pilota sostenuto dalla DSC.

Pronti a decollare, ma con restrizioni

Anche altre innovazioni tecniche hanno un potenziale interessante per l'azione umanitaria. Ad esempio i droni, che volando a bassissima quota possono scattare foto aeree molto precise, potrebbero facilitare l'individuazione delle vittime e la valutazione dei danni. «Gli operatori umanitari hanno già individuato molteplici benefici. In questo caso la sfida non è tecnologica ma legale. Nessun Paese è disposto a permettere a droni stranieri di sorvolare liberamente il proprio territorio», afferma l'ingegnere belga Geert De Cubber, coordinatore del progetto europeo ICARUS, che sviluppa robot e veicoli senza pilota per le operazioni di ricerca e salvataggio. L'anno scorso ICARUS ha ottenuto l'autorizzazione di lanciare un drone durante le inondazioni in Bosnia. Questo piccolo quadricottero è stato utilizzato per rilevare i cedimenti delle dighe e per seguire i movimenti delle mine trascinate dall'acqua. ■

(Traduzione dal francese)

Nuove tecnologie in primo piano

Diverse pubblicazioni recenti hanno esaminato il modo in cui le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) hanno influenzato il comportamento delle popolazioni e degli attori umanitari in situazioni di emergenza. La Federazione internazionale delle società di Croce Rossa e Mezzaluna Rossa ha dedicato a questo tema il suo Rapporto annuale 2013 sulle catastrofi naturali nel mondo. Nella pubblicazione *Humanitarianism in the Network Age*, l'ufficio delle Nazioni Unite per il coordinamento degli affari umanitari dimostra che l'aiuto deve adeguarsi a un'interazione più partecipativa con i beneficiari. Questa agenzia ha anche coprodotto il rapporto *Disaster Relief 2.0* che analizza l'inedita collaborazione tra soccorritori e volontari digitali dopo il terremoto di Haiti. www.worlddisasters-report.org

Di prigionieri, libertà e orsi bernesi

Novembre. Sono arrivato ieri a Berna, accompagnato dal mio interprete, Markus. In una maestosa cantina abbiamo presentato il mio romanzo. Alla serata hanno partecipato solo cinque persone; un numero davvero esiguo. Stamattina Markus ha calcolato il deficit, mentre io sono andato alla scoperta della città.

Domenica. Immersa nei suoi ricchi colori brillanti, Berna sembra pacifica e pigra. Rilassata. Dopo una passeggiata fra i vicoli della città vecchia arrivo al fiume, al famoso parco degli orsi. Questi simboli viventi della città sembrano viziati; si godono il sole svizzero di novembre. Madre e cucciolo sono distesi sotto un albero, il padre si muove con passo stanco e lento nel suo territorio recintato. Ogni tanto si struscia contro un albero o per gioco colpisce con la zampa uno dei tronchi sparsi qua e là. Un vero idillio zoológico, con piscina e spiaggia privata, e orsi visibilmente sazi e soddisfatti...

Anche a me non manca nulla. Li osservo e mi godo la vita. Da una buona mezz'ora papà orso cammina, da un estremo del suo territorio all'altro, quasi trascinandolo i piedi e a ritmo costante, in una sorta di girotondo continuo. Poi, all'improvviso, avverto nel suo girovagare annoiato una misteriosa inquietudine. Misteriosa anche per lui. Non struscia il pelo contro gli alberi così, tanto per fare; li vuole spostare. E non tira dei calci ai tronchi solo per gioco; vuole catapultarli via. L'orso ha tutto: la famiglia, un appartamento di lusso, i pasti serviti a orari fissi e anche un pubblico di spettatori, molto più folto del mio alla lettura pubblica... L'orso forse più ricco del mondo sente che gli manca qualcosa. Ma non sa che cosa...

Sono proprio i giorni in cui scoppiano le proteste in Ucraina. Il mondo pacifico e pacato rimane in Svizzera, mentre in Lituania, dove vivo, il senso di sicurezza che aveva già raggiunto una certa stabilità svanisce in un batter d'occhio. La

libertà che sembrava incontestata e conquistata per l'eternità è di nuovo fragile e reclama protezione. Improvvisamente ci si accorge che ci sono persone che non ne hanno bisogno. E non due o tre, ma milioni. Quelle che sono nate in cattività, come quell'orso bernese, non sanno invece che cos'è la libertà. Così cercano di allontanare a calci gli ostacoli che incontrano sulla loro strada e tentano di spostare le mura appoggiandosi contro per allargare, almeno in modo simbolico, il territorio della loro gabbia.

Un anno fa la rinascita dell'Unione sovietica, sgretolata oltre vent'anni fa, sarebbe stata inimmaginabile. Se ciò poteva sembrare lontanamente possibile in realtà, nelle menti e nelle azioni di milioni di persone era uno scenario distante anni luce. Eppure è successo e oggi viviamo nelle immediate vicinanze di un luogo dove sembra verificarsi una sorta di turbamento dello stato mentale delle masse, un fenomeno incomprensibile. A meno di 50 chilometri dalla città in cui vivo è riapparso un mondo di spettri che sembrava ormai sepolto da tempo. È un mondo tremendo, ingiusto, crudele: è così che me lo ricordo. È un mondo in cui la libertà di parola, i diritti umani, la democrazia sono calpestati. Fino a poco tempo fa il termine «libertà» sembrava un luogo comune ripreso da vecchi slogan. La libertà non era un bene raro. Ma se i valori sono in pericolo, li riconosci in quanto valori veri, come parte di te stesso, senza i quali tu non saresti più la stessa persona, ma qualcun altro.

Oggi in Lituania viviamo, per così dire, sul confine della libertà. La terra su cui cammi-



Marius Ivaškevičius fa parte della generazione di giovani scrittori della Lituania ed è uno fra gli autori contemporanei più importanti del suo Paese. Finora ha pubblicato otto libri, di cui alcuni tradotti in varie lingue, tra cui «Madagascar. Piece in tre atti», edito da Titivillus, nel 2012. Il 42enne è giornalista, autore di libri di prosa e sceneggiature di vari cortometraggi, di film documentari e regista. Il suo film più recente «Santa», di cui ha firmato la sceneggiatura e condotto la regia, è stato proiettato nei cinema nel 2014. Marius Ivaškevičius vive e lavora a Vilnius.

niamo è instabile; trema. D'altro canto, però, sappiamo quali sono le nostre convinzioni. Laddove la libertà è solida come la roccia, essa è come se fosse scolpita nei monumenti che nessuno osserva più.

Rispetto a un anno fa, oggi credo di comprendere meglio l'orso bernese. Anzi: intuisco meglio ciò che non capisce. Anch'io sono nato in gabbia, dove ho trascorso i miei primi diciotto anni di vita. Ma c'è una cosa che so con certezza: nessuno mi ci riporterà vivo. ■

(Traduzione dal lituano)



Maurizio Borgese/hemis.fr/af

La musica delle bombe

Le biografie non sono paragonabili eppure tutti hanno tratto ispirazione dalla guerra per le loro musiche: Ludwig van Beethoven e altri compositori, artisti della scena *underground* londinese, musicisti sperimentali di Beirut, cantanti metal siriani e angolani, rapper africani. La loro musica non manca però di sollevare interrogativi d'ordine etico. Giro d'orizzonte di Thomas Burkhalter*.

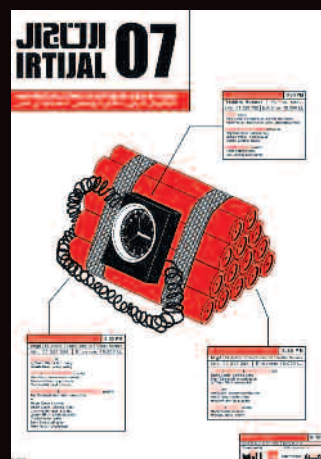
Quasi ogni musica, quasi ogni rumore, quasi ogni sound è oggi disponibile con un paio di clic. Frammenti sonori possono essere archiviati, elaborati e manipolati facilmente su computer, tablet o smartphone con l'aiuto di software digitali. Anche il fuoco di mitragliatrici, la deto-

dotto dalla casa discografica Oil Gang, spari e suoni di sintetizzatore; in «State of War», Lemzly Dale sovrappone il fracasso di armi al suono di strumenti a corde elettronici; nel brano «Hit Somebody» di Plastician, pesanti rumori di guerra si mescolano a bassi profondi. Questi giochi

Musica astratta o groviglio di suoni?

Stando alle Nazioni Unite, 50 milioni di persone erano in fuga

britannica-tamil M.I.A., un esercito agisce con estrema brutalità e fa esplodere giovani uomini dai capelli rossi. La co-



nazione di bombe e granate o il crepitare di elicotteri da combattimento.

La guerra dalla banca dati

Produttori appartenenti al movimento *grime* britannico isolano colpi d'arma da fuoco da database e li scompongono. Il rapper Novelist mixa sul suo primo album «Sniper EP», pro-

con effetti acustici rubati alle scene di morte hanno innanzitutto un obiettivo: i produttori *grime* vogliono aggiudicarsi un concorso «war dub». Tutti i concorrenti mettono contemporaneamente online un brano: vince chi ottiene il maggior numero di «mi piace». Ciò che è estremo, intenso o oscuro ottiene successo nei media sociali.

dalla violenza nell'estate del 2014; non se ne registravano tante dalla Seconda guerra mondiale. Dinanzi a simili cifre, i concorsi «war dub» sono eticamente e moralmente riprovevoli?, ci si può chiedere come ascoltatore. Di fatto, giocare con la guerra è alla moda: nello scioccante videoclip «Born Free» della cantante e artista

lonna sonora è un groviglio di urla, canto parlato offensivo e rumori roboanti. Nel suo album «The End of Silence», il produttore britannico di musica elettronica Matthew Herbert ha elaborato i suoni di una bomba che esplose nella guerra in Libia, trasformandoli in musica astratta. I sei secondi della battaglia di Ras Lanuf, registrata dal fotografo di guerra Sebastian Meyer, sono una cacofonia fatta di voci, un fischio, rumori di un aereo o un elicottero, una detonazione. Su questi sei secondi Herbert ha costruito un intero album. Ha allungato di 500 volte la durata del materiale bellico e lo ha manipolato con filtri ed effetti speciali. «Ho voluto premere il pulsante 'pausa' e muovermi in una storia immobile», ha dichiarato Herbert in un'intervista.

La guerra come esperienza d'ascolto

L'interesse per la guerra non è una novità. Nei primi anni del XX secolo, il compositore italiano Luigi Russolo era affascinato dal rumore della guerra. Per lui e molti futuristi, la guerra mostrava l'umanità in tutta la sua passione e realtà. Ludwig van Beethoven si è ispirato a una battaglia nella sua composizione «La vittoria di Wellington» (1813). Di esempi

l'orecchio individuano l'origine e la direzione di un razzo. Il loro udito si è affinato anche grazie alle duecento stazioni radio che durante la guerra diffondevano ed erano ascoltate senza interruzione.

Film documentari sulla musica in guerra

Durante la guerra l'udito ha svolto un ruolo importante. «Le note della tua tromba echeggiano come mitragliatrici ed

renziandosi così dai musicisti che rubano brandelli di guerra dalle banche dati.

Anche Mazen Kerbaj sa che le sue riflessioni sull'influsso della guerra sulla sua musica suscitano l'interesse di giornalisti, curatori e ascoltatori europei. Una moltitudine di documentari prodotti sul tema – per lo più da europei e statunitensi – è lì a testimoniare questo interesse. Il film «Warchild» è la storia trauma-



di eroiche battaglie trasformate in musica ce ne sono a bizzeffe. In Medio Oriente, quest'attrazione nei confronti della guerra infastidisce parecchi artisti. A Beirut, molti musicisti delle scene *underground* emergenti sono cresciuti con la guerra civile libanese, durata ben 15 anni. Ordini urlati, spari e bombe hanno influenzato così drasticamente la loro quotidianità acustica, tanto che ancora oggi riconoscono le armi da guerra dal loro suono. Con

elicotteri», disse un giorno il trombettista austriaco Franz Hautzinger al collega di Beirut Mazen Kerbaj, che da allora riflette sui nessi tra la sua vita e la sua musica; un intreccio articolato e difficile da capire. Il suo amico musicista Raed Yassin crea, invece, collage mediatici con jingles radiofonici, voci di notiziari e musica da propaganda della guerra civile. Yassin sottolinea di conoscere a fondo, grazie anche alla sua esperienza, i file audio che elabora, diffe-

tica del rapper Emmanuel Jal, ex bambino soldato del Movimento armato per la liberazione del popolo sudanese (SPLA). Egli ricorda ancora perfettamente le canzoni di propaganda con le quali è cresciuto:

«Siamo dei commando
Sissignore!
Siamo sani
Sissignore!
Siamo tutti giovani
Sissignore!
Siamo la gioventù

Sissignore!
Sparate, sparate
Date fuoco, date fuoco
Uccidete, uccidete»

In guerra, Jal ha perso tutta la famiglia. «Il dolore che provo è insopportabile», racconta in un brano di musica rap. In questo momento è in fase di realizzazione anche uno sconcertante film che racconta la storia di alcuni musicisti siriani heavy metal a Homs. Durante la guerra, il *graphic designer* Monzer Darwish ha filmato i suoi amici con una telecamera in prestito e il suo cellulare.

GAZELLE

CHIC AFRIQUE



Secondo Darwish, i musicisti descrivono in note, in maniera cruda e senza veli, come sopravvivere alla guerra.

Il fascino della guerra

A Beirut, le messinscena della guerra sono oggetto di accesi dibattiti. Nel 2006, durante il conflitto tra Israele ed

Hezbollah, Mazen Kerbaj si è piazzato sul balcone e ha improvvisato con la tromba mentre le bombe si schiantavano ed esplodevano lì attorno. Ha intitolato la registrazione «Starry Night» («notte stellata») e l'ha caricata sul suo blog. Il telefono non ha tardato a squillare: erano CNN, BBC e altri mass media.

Dopo la guerra, Kerbaj è stato aspramente criticato dai connazionali per aver sfruttato la guerra per fare carriera.

«Cerchiamo di essere onesti: se fossi rimasto sul divano sarei impazzito. Meglio suonare la tromba sul balcone. In questo modo sono riuscito a ingannare me stesso. Improvvisamente le

anche attivista. Voleva alzare la voce per la sua città. «La guerra è orrore», afferma Garo Gdanian, musicista *death metal* di Beirut, soffocando sul nascere qualsiasi fascinazione. «Vengono uccise persone. Tu e la tua famiglia volete vivere. Vuoi andare avanti. Ma non vedi un futuro. Sei immobilizzato». ■



bombe erano suoni», ha ribattuto Kerbaj. Ma la critica locale è andata oltre. Mazen Kerbaj proviene da una famiglia dell'élite. Nel suo quartiere, di bombe non ne sono cadute. Sono esplose qualche chilometro più in là, nella Beirut sud, controllata da Hezbollah. La guerra non offre mai risposte semplici: Kerbaj è divenuto

**Thomas Burkhalter è etnomusicologo e giornalista musicale indipendente attivo a Berna negli ambienti culturali. Ha fondato la rivista online norient.com.*

(Traduzione dal tedesco)

Servizio

Film



Film per un solo mondo

(dg) Per la diciannovesima volta, le giornate del film della fondazione *éducation21 – Filmtage21*, già giornate del film Nord-Sud – presentano e proiettano nuovi film particolarmente indicati per l'attività didattica. Il programma della tournée nazionale, che partirà in marzo, annovera undici film documentari e cortometraggi selezionati secondo severi criteri qualitativi che affrontano temi attuali di politica di sviluppo. Le serate sono aperte da una pellicola sui rifiuti di plastica che invadono i mari di tutto il mondo e sulla ricerca di alternative per evitare i problemi ambientali causati da questa immondizia. Vari film tematizzano le opportunità e le sfide della società multiculturale e il diritto, soprattutto dei bambini, a un'istruzione. Per concludere, il documentario «Des bananes – à prix cassés» affronta le conseguenze sociali, ecologiche e finanziarie dell'economia globalizzata. *Filmtage21*; durante tutto il mese di marzo a San Gallo, Kreuzlingen, Brugg, Basilea, Briga, Lucerna, Zugo, Zurigo e Berna; informazioni e programma: www.education21.ch/de/filmtage

Stazione centrale del Cairo

(bf) Il magistrale lungometraggio «Cairo Station» del regista egiziano Youssef Chahine è nel contempo melodramma e giallo, tragedia sociale e storia d'amore. Il film è ambientato interamente nella zona della stazione centrale del Cairo. La pellicola è avvincente e fresca come il primo giorno, nonostante sia stata prodotta nel lontano 1958. Il vecchio Madbouli è il proprietario di un chiosco. Un giorno conosce un contadino squattrinato, zoppicante e affamato, Kenawi, e lo assume come strillone. Mentre vende i giornali, Kenawi si imbatte di continuo nella vivace Hanouma, una venditrice ambulante, di cui si innamora perdutamente. Lei però lo respinge perché si sta per sposare con un

operaio trasportatore. L'opera prima di Youssef Chahine è stata pubblicata da *trigon-film* in un bel cofanetto che, oltre a ricchi contenuti speciali, comprende anche i lungometraggi «Il passero» e «Il ritorno del figliol prodigo». Oltre a conoscere un avvincente frammento di quoti-



dianità in una vecchia e caotica stazione, si può intravedere anche uno scorcio dell'Egitto degli scorsi decenni. Tutti e tre i film sono in lingua originale araba con sottotitoli in francese e tedesco.

Ordinazioni su www.trigon-film.org o al numero 056 430 12 30

Nuovi orizzonti

(er) Il Kronos Quartet è un gruppo d'archi fondato nel 1973. Dopo la sua costituzione, il suo repertorio ha avuto rapidamente successo, forse anche perché non segue i sentieri classici di Haydn o Bartók, ma si muove lungo la linea di confine tra musica classica e d'intrattenimento. I musicisti – due violinisti, un violista e un cellista – valicano spesso e abbondantemente i limiti; ciò che ha senz'altro contribuito al successo mondiale del quartetto di San Francisco. Per il 40° anniversario il gruppo invita, anche se con un certo ritardo, a un viaggio musicale in giro per il mondo che dalla Svezia porta alla Siria, dalla Cina al Vietnam, dall'Etiopia all'Afghanistan, dall'India all'Irlanda. Sono quindi gioielli da quattordici Paesi incisi negli ultimi anni. Già la prima traccia – il canto popolare svedese «Tusen Tankar» (mille pensieri) – illustra le peculiarità di questa raccolta: canti che con la loro intensità elegiaca, talvolta malinconica, spalancano nuovi orizzonti. Ai numerosi attimi di emozione contribuiscono anche musicisti d'eccezione come la cantante bollywoodiana Asha Bhosle, oggi 81enne, il cantante country Don Walser, deceduto nel 2006, o il coro femminile «Le Mystère des Voix Bulgares». *Kronos Quartet: «A Thousand Thoughts»* (Nonesuc / Warner)

Desert blues d'eccezione

(er) Qui si leva una voce limpida, aggraziata e amorevole, triste e lamentevole, espressiva e



commovente. Con le sue note, la cantante Aziza Brahim richiama l'attenzione sul conflitto per il Sahara Occidentale occupato dal Marocco, un conflitto che dura da oltre quarant'anni e che è ormai dimenticato dal mondo. Nata e cresciuta in un campo profughi sarahwi, nel deserto algerino, l'artista 38enne ha studiato a Cuba e in questo momento vive in esilio a Barcellona. Si considera un'attivista del popolo e lo sottolinea con il titolo del suo secondo CD: «Soutak» (la tua voce). Si tratta di un desert blues particolare, acustico, ad eccezione del basso elettrico, nel quale sono percettibili sottili rievocazioni di flamenco, jazz latino e folklore maliano. La percussioni tradizionale, come il talab, un tamburo a mano, evidenzia ritmicamente la leggerezza del canto, i cui versi impegnati parlano da sé.

Aziza Brahim: «Soutak» (*Glitterbeat/Trascibile*)

Miscela straordinaria

(er) Le sue *pistas*, così sono chiamate a Buenos Aires le tracce suonate nei club, stanno appassionando fan di tutto il mondo. E il loro numero è senz'altro destinato a crescere dopo la pubblicazione del terzo album. Il



produttore argentino Pedro Canale, alias Chancha Via Circuito, si distingue per le sue straordinarie predilezioni sonore che fondono futuristici sound elettronici con elementi di cumbia o musica andina, come la murga, tipici dei carnevali uruguayano e argentino. Arzigogolandolo con i sound sullo sfondo di ritmi sciolti, l'artista fa riecheggiare talvolta anche le note di un'arpa o di un flauto para-guaini. Sono infine la voce cristallina della cantante Lido Pimienta, la recita empatica di alcuni versi della collega Miriam Garcia e le parole penetranti della rapper Sara Hebe a coronare la compilation. E anche questa volta il risultato è una combinazione affascinante di elementi scenici, in cui si incontrano il misticismo delle Ande, con le sue vette, e il velo di solitudine delle pampas sconfinato. *Chancha Via Circuito: «Amansara» (Crammed Discs/Musikvertrieb)*

La fame: uno scandalo

(gn) L'attuale produzione di cereali sarebbe sufficiente a nutrire dai 12 ai 14 miliardi di persone, dice Jean Feyder nell'introduzione del libro «Mordshunger». La realtà è però un'altra: ogni giorno 25 000 esseri umani muoiono per denutrizione. Nel suo saggio, il diplomatico lussemburghese ed esperto di sviluppo elenca una serie di motivi. Basandosi su esempi concreti, Jean Feyder illustra in che modo il commercio internazionale o la

politica agraria dei Paesi industrializzati acuiscono la problematica della fame. L'autore critica il fallimento della politica internazionale e chiede che il sistema alimentare mondiale sia radicalmente riorganizzato. Ma come? Rivalutando il settore agricolo a favore di un'agricoltura ecologica o imponendo sistemi commerciali che garantiscano di che vivere ai contadini. Anche in questo caso, con esempi concreti Feyder dimostra che la fame è un male creato dall'uomo e che con la necessaria volontà politica è possibile sconfiggerla.

«Mordshunger» di Jean Feyder, Westend Verlag GmbH, Frankfurt/Main 2014

Giallo politico a Nairobi

(bf) A Mapple Bluff, un ricco sobborgo di Madison, nel Wisconsin, abitato prevalentemente da bianchi, una donna bionda viene ritrovata senza vita sulla veranda di una casa abitata da un nero, un professore keniano. Il commissario della polizia di Madison, Ishmael, è incaricato delle indagini. Inizialmente sospettato, l'africano ha un alibi, ma soprattutto si scopre che è un eroe della resistenza durante il genocidio in Ruanda e che ha salvato centinaia di persone. Dopo aver ricevuto una soffiata, ossia che la soluzione del caso si troverebbe in Africa, il commissario vola a Nairobi. Anche se di colore, Ishmael viene accolto come un «bianco». Il racconto si

sviluppa attorno a un'intricata ricerca dei retroscena dell'omicidio grazie a cui vengono smascherate le strutture criminali di un'organizzazione umanitaria che opera in Ruanda. «Nairobi Heat» è il primo romanzo di Mukoma wa Ngugi, autore nato e cresciuto in Kenya e attualmente professore di letteratura negli Stati Uniti. La narrazione progredisce con la tensione di un giallo, in cui ampie parentesi fanno apparire scorci delle condizioni sociali in America e in Africa.

«Nairobi Heat» di Mukoma wa Ngugi, Transit Verlag 2014 (edito in lingua originale inglese da Penguin Group USA)

Gli specialisti del DFAE vengono da voi

Varia Desiderate ottenere informazioni di prima mano su temi di politica estera? Le specialiste e gli specialisti del Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) sono a disposizione delle scuole, delle associazioni e delle istituzioni per conferenze e discussioni su vari temi di politica estera. Il servizio è gratuito. Esso viene offerto solamente in Svizzera e all'incontro devono partecipare almeno 30 persone. *Per informazioni: Informazione DFAE, Servizio delle conferenze, Palazzo federale Ovest, 3003 Berna; tel. 058 462 31 53, fax 058 464 90 47; e-mail: vortragservice@eda.admin.ch*

Nota d'autore



Gregory Batardon

Sculture che esprimono la sofferenza dell'Africa

Nel ultimo libro, lo sceneggiatore e fumettista residente a Ginevra, Tom Tirabosco, ripercorre il viaggio in Congo dello scrittore polacco Joseph Conrad.

Alla fine del 2013, dopo la pubblicazione del mio fumetto *Kongo*, sono stato invitato a partecipare alla prima fiera del libro di Kinshasa, organizzata da *Alliance française*. In quest'occasione ho avuto la fortuna di conoscere lo scultore Freddy Tsimba, autentica icona del quartiere popolare di Matonge. Le sue opere monumentali sono realizzate con scarti metallici e oggetti recuperati: centinaia di machete saldati fra loro formano una vera e propria casa in cui si può entrare; bossoli, chiavi smarrite, forchette e altri rottami formano il corpo di donne incinte dal ventre squarciato. Sovente i *shégué* – i bambini di strada – aiutano l'artista nella ricerca della materia prima, rovistando per lui nei bidoni di Kinshasa. Di rara coerenza e forza evocativa, le sculture di Freddy Tsimba riflettono la sofferenza e la violenza che compenetrano l'Africa. L'artista espone in molti Paesi, ma la Svizzera non lo conosce ancora. Mi auguro che presto Freddy Tsimba presenti le sue opere anche a Ginevra, città simbolo della pace.

Impressum:

«Un solo mondo» esce quattro volte l'anno in italiano, tedesco e francese.

Editrice:

Direzione dello sviluppo e della cooperazione (DSC) del Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE)

Comitato di redazione:

Manuel Sager (responsabile)
Catherine Vuffray (coordinamento globale)
Marie-Noëlle Bossel, Beat Felber, Sarah Jaquière,
Pierre Maurer, Christina Stucky, Özgür Ünal

Redazione:

Beat Felber (bf – produzione)
Gabriela Neuhaus (gn), Jane-Lise Schneeberger (jls), Mirella Wepf (mw), Ernst Rieben (er),

Luca Beti (versione italiana)

Progetto grafico: Laurent Cocchi, Losanna

Litografia e Stampa:
Vogt-Schild Druck AG, Derendingen

Riproduzione di articoli:

La riproduzione degli articoli è consentita previa consultazione della redazione e citazione della fonte. Si prega di inviare una copia alla redazione.

Abbonamenti:

La rivista è ottenibile gratuitamente (solo in Svizzera) presso:
DFAE, Servizio informazioni,
Palazzo federale Ovest, 3003 Berna

E-mail: deza@eda.admin.ch
Tel. 058 462 44 12
Fax 058 464 90 47
www.dsc.admin.ch

860215346

Stampato su carta sbiancata senza cloro per la protezione dell'ambiente

Tiratura totale: 51 200

Copertina: Trasporto di persone nelle vicinanze di Dolisie/Congo; Christoph Bangert/laif

ISSN 1661-1683

«Una buona pianificazione porta alla riduzione della mobilità».

Patrick Kayemba, pagina 13

«Nella ricca tradizione orale del Burkina Faso abbiamo un detto che dice: Il burro dorme, non è morto».

Martin Zongo, pagina 22

«Le note della tua tromba echeggiano come mitragliatrici ed elicotteri».

Franz Hautzinger, pagina 32
