



ALMA MATER STUDIORUM  
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

DIPARTIMENTO DI STORIA CULTURE CIVILTA' - DISCI

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN  
GEOGRAFIA E PROCESSI TERRITORIALI

# LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO NELLE AREE BORDERLANDS DELL'ASIA INTERNA: IL CASO NEPAL E LA COMPARAZIONE CON IL MYANMAR

Tesi di laurea in Geografia dello Sviluppo

**Relatore**

**Prof. Timothy Raeymaekers**

**Presentata da**

**Luca Leone**

**Correlatore**

**Prof. Francesco Buscemi**

---

**III sessione Marzo 2024**

**Anno Accademico 2022/2023**

*Al mio fratellino Roberto*

*-1994-*

# INDICE

<b>Introduzione</b>	p 1
<b>CAPITOLO 1 - Geografia delle infrastrutture nell'Asia Centro Meridionale</b>	p 6
<b>1.1 Geografia delle aree montane dell'Asia centrale e centro Meridionale: Area Zomia e la letteratura critica da fine XX secolo</b>	p 6
1.1.2 La Scuola di Edmund Leach e il ruolo del contesto storico del Myanmar	p 7
1.1.3 Il lavoro di Edmund Leach sul campo: lo studio delle comunità Kachin	p 8
1.1.4 Nuovo millennio: la genesi del nome Zomia quale impulso ai nuovi studi di settore	p 11
1.1.5 La svolta innovativa per Zomia: James C. Scott ed un nuovo modello di studio	p 12
1.1.5.1 La replica accademica alla proposta del modello Scott	p 16
1.1.6 Zomia nei contributi più recenti: A. Rippa e Zomia 2.0	p 17
<b>1.2 Infrastrutture di trasporto e il territorio: uno strumento di studio per conoscere ed interpretare le dinamiche spaziali</b>	p 18
<b>1.3 Infrastrutture di trasporto nel continente asiatico: panoramica essenziale della struttura geografica asiatica e i diversi modelli di trasporto nel continente</b>	p 25
1.3.1 I modelli di trasporto in Asia: una necessaria premessa per lo studio degli strumenti a servizio dei poteri nel continente	p 26
<b>1.4- Le infrastrutture dei trasporti nei paesi Zomia: strutture istituzionali interne e fenomeni di associazionismo internazionale del settore trasporti</b>	p 32
1.4.1 Accordi internazionali in materia di trasporti nelle diverse regioni asiatiche: il ruolo dell'associazionismo e i 'master plan' della mobilità interstatale	p 37
1.4.2	

## **CAPITOLO 2 - Modelli asiatici di governo imperialista dei trasporti da Nord e da Sud: le ingerenze politiche, culturali ed economiche di India e Cina e il caso scuola del Myanmar**

p 41

### **2.1 Il ruolo di India e Cina nel panorama Asiatico del XX e XXI secolo la sintesi di *Chindia***

p 41

### **2.2 *La Belt and Road Initiative*: nuovi assetti in grande scala e in media o piccola scala per i trasporti nei paesi dell'area Zomia**

p 45

### **2.3 Il Myanmar quale paese rappresentativo tra i paesi dell'area Zomia e gli interventi infrastrutturali Indiani e Cinesi nelle aree di confine ed interne**

p 55

2.3.1 Leggere l'area Zomia attraverso le *Upperlands* birmane ed il loro rapporto con lo Stato centrale

p 57

2.3.2 L'intervento dell'Elefante: la *Kaladan Road* e le *Highways* verso il Myanmar

p 61

2.3.3 Confini Nord-Ovest del Myanmar e distribuzione del fenomeno cinese della *Belt and Road*: una capillare dipendenza dal Dragone mascherata da nuova forma di autonomia dallo Stato centrale

p 68

## **CAPITOLO 3 - Geografia delle infrastrutture sulle comunità '*Upland*' nepalesi: tre casi studio**

p 73

### **3.1 L'inquadramento multi-strumentale dei casi studio nepalesi: dalla cartografia alla letteratura accademica**

p

73

3.1.1. Breve cenno alla geografia politica del Nepal: la divisione amministrativa diviene chiave di risposta al concetto di marginalità del paese

p 75

3.1.2. Panoramica ad ampia scala della geografia delle infrastrutture di trasporto in Nepal: Strade, Trafori e Aeroporti

p 77

<b>3.2 Il metodo di studio tecnico applicato: Il corredo cartografico e quello matematico-statistico sul Nepal</b>	p 82
3.2.1 Le singole carte: dalla rappresentazione fisica a quella amministrativa	p 82
3.2.2 I Dati sulla condizione di povertà e di sviluppo delle comunità nepalesi: l'uso dell'indice 'Multidimensional poverty index' e il 'Human development index'	p 88
<b>3.3 Il fenomeno Belt and Road in Nepal e i varchi Nord</b>	p 92
3.2.1 L'ingresso della BRI in Nepal tramite i varchi del Nord e l'esito comparatistico con il Myanmar	p 94
<b>3.4. Le infrastrutture di trasporto interne e le comunità montane: due casi opposti di società nepalesi senza Stato</b>	p 102
3.4.1 Le comunità senza una strada e senza lo Stato: il villaggio di <i>Maspur</i> e quello di <i>Muktikot</i> nel distretto <i>Bajura</i> nel Far West nepalese	p 102
3.4.1.1 La comparazione con il Myanmar: la differenza tra fuga dallo Stato e fuga dello Stato.	p.109
3.4.2 Gli aeroporti e i sentieri di alta quota dei i gruppi etnici tibeto-nepaese: gli Sherpa e la distanza 'armoniosa' dalle infrastrutture di Kathmandu	p 111
3.4.2.1 Una prospettiva birmana in pista	p 119
<b>Conclusioni</b>	p 121
<b>Bibliografia</b>	p 127
<b>Sitografia</b>	p 133
<b>Filmografia</b>	p 140
<b>Normativa</b>	p 140

# INTRODUZIONE

Con il presente lavoro pongo come domanda di ricerca qual è la validità della tesi della frontiera interna Sud-asiatica, che considera le comunità di montagna nella zona di confine (borderland) della catena montuosa della suddetta regione come 'popoli senza Stato'. Il termine 'Massiccio del Sud-Est asiatico' è stato proposto nel 1997 dall'antropologo Jean Michaud per descrivere le società umane che abitano le terre al di sopra di un'altitudine di circa 300 metri nella parte Sud-orientale del continente asiatico, quindi non semplicemente negli altipiani del continente Sud-orientale convenzionale. Riguarda gli altipiani che si sovrappongono a parti di 10 paesi: Cina Sudo-occidentale, India Nord-orientale, Bangladesh orientale e tutti gli altipiani di Myanmar (ex Birmania), Thailandia, Vietnam, Laos, Cambogia, Malesia peninsulare e Taiwan. La popolazione indigena compresa entro questi limiti ammonta a circa 100 milioni, senza contare i migranti provenienti dai gruppi maggioritari delle pianure circostanti che si stabilirono negli altipiani negli ultimi secoli. La nozione di Massiccio del Sud-Est asiatico si sovrappone geograficamente al segmento orientale della nozione di Zomia di Van Schendel proposta nel 2002, mentre si sovrappone geograficamente a ciò che il politologo James C. Scott chiamò Zomia nel 2009. Se da un lato la nozione di Zomia sottolinea una comprensione storica e politica di quella regione elevata, dall'altro il Massiccio del Sud-Est asiatico è più appropriatamente etichettato come un luogo o uno spazio sociale.

Oltre ad una valutazione di tale tesi, il lavoro comprenderà uno studio comparativo tra Nepal e Myanmar riguardante le infrastrutture di trasporto. Le infrastrutture sono comunemente intese quali strutture complementari ad altre nel complesso utili e necessarie alla realizzazione di un servizio (o una produzione). Possono essere materiali o immateriali e coinvolgere un corredo vastissimo di servizi. In questo lavoro si utilizzeranno le infrastrutture di trasporto. La scelta di sfruttare le infrastrutture di trasporto come linea guida per questo studio è data dal fatto che queste sono notoriamente espressione di potere dello Stato, di un ente o di uno Stato terzo e di una comunità. Attraverso i programmi di sviluppo di infrastrutture si creano nuove relazioni tra poteri centrali e comunità più distali andando ad aprire nuove opportunità, senso di maggiore alleanza e vicinanza. Al contrario, talvolta, le infrastrutture hanno rappresentato un gioco di supremazia tra Stato (o Stato terzo) e comunità interne comportando vere e proprie rivoluzioni nei flussi politici. Le strade, le ferrovie, gli aeroporti (senza del tutto escludere altre infrastrutture come quelle energetiche o comunicative) che troviamo in Myanmar ci consentono

di ricavare uno scheletro sociale e politico composto da questi elementi che rappresenti lo scambio politico, sociale ed economico del paese. Come appena detto, il Myanmar è propriamente inquadrato nel concetto di Zomia da tutti gli autori inclusi nel dibattito e studiarne le infrastrutture significa studiare i punti di tale costruito storico e politico dell'area. Con l'apparato infrastrutturale del Myanmar diventa possibile, adottando il metodo comparatistico, assegnare un profilo al paese maggiormente interessato dallo studio attuale: il Nepal. Se le infrastrutture del Myanmar sono infrastrutture calcanti i delicati rapporti con le borderland dell'area Zomia, allora saranno queste d'aiuto a conferire un profilo più preciso e contestualizzato al Nepal che invece non poggia tanto sul concetto di Zomia, quanto su quello del Massiccio del Sud-Est Asiatico. La comparazione quindi richiede un preventivo studio delle interazioni politiche nelle comunità di quota e borderlands del Myanmar espresse con la 'voce' delle infrastrutture di trasporto consentendo di capire quanto questo dialogo tra le peculiari comunità Zomia sono rinvenibili anche nelle infrastrutture (e relativi scambi politici) del Nepal. La scelta del Nepal risiede nella variegata compagine infrastrutturale su cui provare a mettere ordine tramite questa comparazione e provare a capire se questa carta Zomia sia proponibile anche per questo paese o (verosimilmente) non lo sia.

È questo un lavoro multilivello dove mi avvarrò di uno studio prevalentemente politico-sociologico e uno studio cartografico di ausilio. La combinazione delle due componenti mi porterà a stabilire un prodotto squisitamente geografico dove sarà possibile mappare la distribuzione di alcuni fenomeni geopolitici e di geografia politica interna del Nepal in ragione dello sviluppo delle infrastrutture. Chiaramente, in una tesi in geografia dello sviluppo, dovrò stare attento a non perdere di vista quale apporto vettoriale l'infrastruttura offra alla comunità: l'infrastruttura che apre un mercato, che risolve una crisi alimentare, che consente un esodo da una guerra o che, al contrario, opprime con tutto il peso del cemento, asfalto e mezzi che una potenza politica possa esercitare su un popolo.

Per quanto riguarda il Nepal, racconterò di un paese diviso in Regione Est, Centro, Ovest, Medio Ovest e Lontano Ovest che genera, con tale divisione, un lecito sospetto sull'amministrazione discriminatoria del territorio dal governo centrale di Kathmandu; con la conseguenza che ci saranno popoli e strade centrali diversi dai popoli e strade del Lontano Ovest.

Mi riferirò a comunità in concentrazioni medio-piccole del Nepal e le racconterò in funzione di opere stradali, ferroviarie, aeroportuali o di traforo.

Segnatamente agli studi di cui sopra legati all'area Zomia, il Nepal, tuttavia, non offre una letteratura tanto abbondante da rispondere immediatamente a questo quesito di ricerca motivo della scelta del metodo comparatistico, di cui sopra, con il Myanmar.

In poche parole testerò tutte le risorse raccolte in dottrina sul Myanmar per cercare, con metodo comparatistico, di ridefinire e valorizzare analoghe vicende o analoghi processi territoriali nel Nepal.

Nel parlare di confini asiatici e di infrastrutture non posso fare a meno di lavorare sulle *initiatives* o *projects* che insistono sui confini (ed oltre, nell'entroterra) da parte della Cina e dell'India. Parlerò di progetti come l'indiana Kaladan Road che ha coinvolto con differenti esiti più comunità nello Stato del Mizoram e nella regione Nord-occidentale del Myanmar. Quali elementi del Myanmar ho portato in questa analisi per consentire una lettura trasversale con il Nepal?

Anzitutto il paese offre i concetti nucleari ricercati negli studi Zomia: è un paese che ha in sé un'ampia palette di comunità di confine, coinvolte in un processo di autonomia in fuga dallo Stato Centrale. Il fenomeno è osservabile sulle montagne e sulle aree *borderlands* dove non mancherò di riportare tutte le vicende anche di geopolitica che insistono sui confini: non sarà solo il governo centrale birmano ma anche l'intervento indiano e cinese a raccontare la scena politica del Myanmar e delle sue infrastrutture. Propongo uno studio mirato sulle strade, porti e aeroporti del paese che hanno creato pressioni, fughe, crisi o velate opportunità nelle comunità di confine birmane. Lo studio, come si vedrà è fortemente orientato al valorizzare il concetto di Myanmar come paese *Landlocked*: gli interventi di Cina e India, in particolare, sono avanzate strategie per trapassare il territorio birmano e accedere allo sbocco nella riviera del Mar delle Andamane.

Porterò in tale scena lo stravolgente ed avvolgente intervento della Cina in entrambi i paesi: la BRI ovvero la *Belt And Road Initiative* in Myanmar e in Nepal. Il fenomeno cinese, di portata mondiale, sarà un termometro utile a fornire il livello di coinvolgimento attivo e passivo delle popolazioni nepalesi e birmane di montagna nel processo di costruzione di strade ma anche di ulteriori infrastrutture che vedremo non essere necessariamente legate al settore dei trasporti.

La tesi si distingue in tre capitoli dove, in ordine, propongo nel primo una presentazione dell'area Zomia, della sua distribuzione territoriale e distribuzione tra le discipline umanistiche coinvolte. Ho scelto di presentare tale studio tramite il dibattito accademico così da proporre un'evoluzione cronologica delle vertenze e così da creare una flessibile copertura alle discipline

come la sociologia, politologia o l'antropologia politica che si sono approcciate allo studio con forme diverse.

Sempre nel primo dei tre capitoli predispongo quelle che sono le formule più generiche per parlare di geografia attraverso le infrastrutture di trasporto presentando l'importanza anche concettuale delle stesse nei processi cartografici ma soprattutto sociali e politici. In questa parte e in quella subito successiva legata alle infrastrutture localizzate nel continente asiatico do accesso alle vere e proprie espressioni fisiche del fenomeno: presento le reti autostradali-stradali, porti marittimi e fluviali e aeroporti.

Tra il Primo e il secondo capitolo propongo le dinamiche politiche maggiori che, come sopra ho accennato, riguardano interventi trasportistici di confine che spesso sono accompagnati da impegni anche ad ampio spettro tra diversi paesi, più o meno incidenti nella scena diplomatica.

Mi impegno, quindi, esclusivamente sul riordinare l'insieme di aspetti politici, demografici, etnici del Myanmar, dichiaratamente collocato in area Zomia, per capire come le sue popolazioni stiano vivendo creazioni stradali ed aeroportuali interne e internazionali con Cina e India in testa. In questa fase emergerà un concetto chiave della geografia delle infrastrutture ma anche di tanti altri settori delle scienze geografiche: il paese *Landlocked*. Il paese che non ha sbocco sul mare sortisce chiare limitazione nelle espressioni commerciali tanto più quando il progetto ha dimensioni in grande o grandissima scala geografica come la BRI. I paesi 'bloccati' si appoggiano ai paesi di varco siglando accordi contenenti collaborazioni o, talvolta, silenziose prevaricazioni territoriali e politiche.

Nel Myanmar si osserva questo fenomeno nelle opere di confine con India e con Cina e questo sarà spunto per aprire il terzo ed ultimo capitolo dedicato totalmente al Nepal e alla ricerca di tali costrutti ed interazioni sociali per mezzo di infrastrutture di trasporto.

Come anticipato il lavoro sul Nepal si è presentato da subito come di complessa gestione per la carenza di informazioni ufficiali provenienti da accademici o da altri canali di studio locali o globali dedicati. Nel terzo capitolo spiegherò, pertanto, la necessità di strutturare un metodo su misura per riuscire ad arrivare ad ottenere un prospetto di casi studio che offra paradigmi utili al confronto con il Myanmar. Trovando un appoggio su fonti accademiche e giornalistiche ho integrato le riflessioni con l'uso di carte di volta in volta cucite sul caso di studio: per tale tipo di analisi, eseguirò uno studio di natura prevalentemente tecnica-cartografica dove in ambiente QGIS avrò la possibilità di eseguire operazioni come la georeferenziazione di carte tematiche così a consentir tra loro un dialogo.

Proporrò in prima battuta l'ingresso e l'impatto della BRI nei territori del Nord del Nepal e l'assetto politico sortito in scala nazionale. La strada estensione di altre strade cinesi e a sua volta veicolo di nuovi programmi di estensione racconterà dei varchi settentrionali trans-himalayani e il dialogo delle popolazioni locali con il governo di Kathmandu.

La mia analisi si chiude, nel terzo capitolo con due casi limite che sono coinvolti in singolari fenomeni infrastrutturali interni: da un lato l'assenza pregiudizievole di una strada di montagna nel Lontano Ovest e dall'altro un aeroporto tra gli anfratti himalayani che apre ad una economia in costante espansione per una piccola comunità di montagna. Lo studio sarà quindi rivolto, in ordine, a due villaggi del Lontano Ovest nepalese (Maspur e Muktikot) e alle comunità del parco Sagarmatha.

Tutti i profili di condivisione estratti da questi casi, verranno sottoposti al metodo di comparazione sopra accennato per vedere quanto di Zomia e quanto di Myanmar si possa scrutare nella geografia delle infrastrutture del Nepal.

# **CAPITOLO 1 - Geografia delle infrastrutture nell'Asia Centro Meridionale**

**SOMMARIO:** **1.1** - Geografia delle aree montane dell'Asia centrale e centro Meridionale: Area Zomia e la letteratura critica da fine XX secolo - **1.1.2** – La Scuola di Edmund Leach e il ruolo del contesto storico del Myanmar - **1.1.3** – Il lavoro di Edmund Leach sul campo: lo studio delle comunità Kachin - **1.1.4** - Nuovo millennio: la genesi del nome Zomia quale impulso ai nuovi studi di settore - **1.1.5** – La svolta innovativa per Zomia: James C. Scott ed un nuovo modello di studio - **1.1.5.1** – La replica accademica alla proposta del modello Scott - **1.1.6** - Zomia nei contributi più recenti: A. Rippa e Zomia 2.0 – **1.2**- Infrastrutture di trasporto e il territorio: uno strumento di studio per conoscere ed interpretare le dinamiche spaziali – **1.3**- Infrastrutture di trasporto nel continente asiatico: panoramica essenziale della struttura geografica asiatica e i diversi modelli di trasporto nel continente **1.3.1**- I modelli di trasporto in Asia: una necessaria premessa per lo studio degli strumenti a servizio dei poteri nel continente – **1.4** - Le infrastrutture dei trasporti nei paesi Zomia: strutture istituzionali interne e fenomeni di associazionismo internazionale del settore trasporti – **1.4.1** - Accordi internazionali in materia di trasporti nelle diverse regioni asiatiche: il ruolo dell'associazionismo e i 'master plan' della mobilità interstatale

## **1.1– Geografia delle aree montane dell'Asia centrale e centro Meridionale: Area Zomia e la letteratura critica da fine XX secolo**

Il lavoro, come anticipato nell'introduzione, verterà su una linea di studio che mette in rapporto un'area geografica dell'Asia che accoglie comunità di montagna distribuite prevalentemente in aree di confine con le dinamiche legate alle diverse infrastrutture di trasporto. Reputo necessario eviscerare le componenti di tale tesi partendo proprio dall'area geografica di nostro interesse: quella che in dottrina assume il nome di area Zomia. Un concetto che, in realtà, è più un costrutto accademico che aiuta a definire la geografia delle comunità periferiche, dei confini e delle montagne in un'area che si sviluppa nei distretti centrali, centro meridionali e orientali del continente. Si tratta di un fenomeno sociale, economico, politico e prodotto cartografico riguardante differenti regioni dell'Asia centrale e centro meridionale che coinvolge le comunità provenienti dalle montagne e il loro confronto quotidiano con le istituzioni dello Stato centrale. Trattandosi di una espressione non pacifica e universalmente accettata, utilizzerò il dibattito in letteratura per osservare gli sviluppi emersi negli ultimi decenni. Tenterò di ricostruire dalle

letture più o meno condivise dagli autori i parametri che costituiscono il concetto di Zomia, la sua storia e il quadro analitico del fenomeno per riconoscerlo come strumento chiave per il geografo interessato a tali regioni asiatiche. Farò, in prima battuta riferimento ai lavori di metà anni Cinquanta di Edmund Leach. Tramite l'antropologo britannico cercherò, infatti, di definire un quadro geopolitico asiatico della seconda metà del Novecento che vada a preordinare uno dei principali e rivoluzionari interventi nel panorama scientifico della regione in analisi rappresentato, in particolare, dal lavoro dell'antropologo politologo statunitense James Scott dei primi anni duemila. Il lavoro di Scott ha avuto una risonanza tale da non richiamare solo adesioni dottrinarie ma anche forti critiche provenienti da altri studiosi delle dinamiche sociopolitiche dell'area Zomia quale il politologo Tom Brass. Zomia sarà, pertanto, la rappresentazione guidata delle condizioni di conflitto che si verificano sui monti e sui confini dell'Asia meridionale e centrale tra le piccole comunità montane e il potere Statale. Gli autori appena richiamati hanno orbitato intorno a concetti quale quello sulle forme di anarchismo di tali comunità che rigettano e stabiliscono ferme distanze dal potere statale. Lo sviluppo di forma autonoma di governo ha dato evidenza di un importante rapporto tra la geografia politica e l'antropologia politica che contestualmente conduceva lavori su più continenti sempre aderenti alle forme di non governo, non governabilità e società senza lo Stato.

Si valuterà se Zomia, nella sua specificità geografica, si potrà inserire nel discorso globale delle popolazioni agricole, non industrializzate in gestione autarchica e politicamente autonoma. Ulteriore aspetto di analisi sarà quello di rivedere la logica meramente cartografica indotta dalle discipline che si sono avvalse del concetto per provare a meglio valorizzare i contenuti sociali appartenenti a diversi livelli di comunità abitanti la regione. Il Nepal potrebbe, su quest'ultimo aspetto, essere un virtuoso esempio di ridefinizione di chi abiti Zomia piuttosto che chi rientri nel concetto cartografico di Zomia.

### **1.1.2 – La Scuola di Edmund Leach e il ruolo del contesto storico del Myanmar**

Sin dagli anni Sessanta, gli studiosi hanno manifestato grande interesse per le popolazioni montane con particolare riferimento allo Stato del Myanmar; un paese che ben si presta all'analisi per l'alto numero di paesi confinanti, la presenza di zone di montagna, dispersione di gruppi etnici spesso in fuga e un governo centrale che, insieme ai paesi limitrofi, si interessa

a esercitare pressioni politiche e di potere su tali comunità. Si considerino quindi centrali nell'inquadramento delle popolazioni Zomia l'elemento della distribuzione periferica nelle aree di confine tra due paesi asiatici in fasce territoriali di tensione politica e l'elemento della distribuzione altimetrica delle popolazioni sulle *uplands* o sulle valli<sup>1</sup> che pertanto conducono una vita economica e sociale fortemente determinata dalle tecniche agricole. Poste tali premesse l'antropologo britannico Edmund Leach ci ha consentito di ottenere una prima analisi delle popolazioni di confine e dei monti del Myanmar. Nel voler contestualizzare il ruolo del Myanmar, paese preso come riferimento dall'antropologo britannico Edmund Leach, si ricorda che proprio dai primi degli anni sessanta si è verificato un incisivo colpo di stato che diede accesso ad una forma parlamentare monopartitica e ad un governo di ispirazione puramente socialista; un governo di matrice ibrida con prevalenza militare che ha ereditato e rinnovato un rapporto gravemente conflittuale con le milizie ribelli che maggiormente si concentravano sui confini (le *borderlands* a più riprese citate dagli studiosi). Un tale precarietà politica e democratica non stupisce se si considera che circa un decennio prima del colpo di stato, l'ex Birmania, otteneva l'indipendenza coloniale dalla Gran Bretagna senza riuscire ad assumere un autonomo e sufficiente controllo amministrativo e istituzionale. Quello dell'abbandono ad inesistenti complessi statali autonomi rappresenta un *leitmotiv* per i paesi che hanno subito una brusca decolonizzazione e che spesso, non riuscendo a garantire un governo valido centrale, non riescono a capillarizzare un controllo democratico e autorevole nelle periferie. Questa fragilità ha dato spazio alle indagini condotte da E. Leach e gli autori che seguiranno poiché frequentemente in queste regioni dell'Asia meridionale e orientale l'aporia del tessuto politico nasce proprio dagli episodi di decolonizzazione.

### **1.1.3 – Il lavoro di Edmund Leach sul campo: lo studio delle comunità Kachin**

A cavallo di questo periodo, Edmund Leach, si dedicò allo studio della comunità Kachin e pubblicò un lavoro che divenne riferimento di studio per i successori specializzati nell'area Zomia. Pubblicato nel 1954 '*Political Systems of Highland Burma: A Study of Kachin Social*

---

<sup>1</sup> Si tenga a mente che le teorie intorno alle popolazioni Zomia si basano prevalentemente sulla distinzione tra 'popoli delle valli' e 'popoli delle montagne'. Nei numerosi scritti queste due categorie sono state rinominate in tanti modi come '*Upperlands*', '*Highlands*' o '*Valley people*'. Per assegnare l'ulteriore aspetto geografico della vicinanza di tali popolazioni alle zone di confine si parla in dottrina di '*borderlands*'.

*Structure*<sup>2</sup> fu, infatti, un lavoro di analisi innovativo anche per il fatto di essere tra i primi a dedicarsi al territorio sopra indicato e alla dimensione spaziale e geografica del fenomeno. Leach riuscì a coniugare antropologia e geografia nel sostenere lo studio delle comunità Kachin e del loro rapporto travagliato con il potere centrale. Sfruttando diverse scale, Edmund Leach, pur non ancora parlando di Zomia, rappresenta validamente i rapporti tra questi villaggi, la vita in quota e gli espedienti quotidiani per una gestione autarchica delle risorse. La sua opera, sopra richiamata, dettaglia tutti gli elementi che ha potuto ricavare nella sua ricerca sul campo: racconta l'economia, la lingua, i demi patrilineari, gestione della piccola comunità a strumenti di autonomia del popolo Kachin. Mette il popolo Kachin in rapporto a quello Shan; mette due popoli diversi in dialogo costituendo delle premesse per un discorso adatto ad una scala più larga. Sfruttando un approccio antropologico dedicato alla legittimazione della struttura sociale delle popolazioni studiate pone, pertanto, in rapporto i Kachin degli altopiani non solo con lo Stato centrale ma anche con le popolazioni Shan delle valli. Si sofferma a recuperare tratti di condivisione tra le due diverse popolazioni e quelli di distinzione che risultano prevalenti. Traccia, quindi, un'immagine di popolazioni tra loro fortemente diverse e culturalmente poste in contrasto<sup>3</sup>.

L'elemento geopolitico che a questo punto emerge è la presenza nelle linee periferiche di frontiera, dove queste popolazioni si sviluppano, della pressione politica e militare delle grandi forze imperialiste e comuniste quali India e Cina e quella dello Stato Centrale che manifesta la sua *longa manus* nelle autorità militari locali. Nella regione Kachin, in un contesto territoriale di confine tra India ad Est e Cina a Nord e ovest, sin dal 1961 si sperimentavano importanti interventi di movimenti armati promossi dalla nuova élite locale che esitarono nell'accennato colpo di stato del 1962. Questi esponenti montani erano adatti più che mai a creare una nuova identità a questo popolo e senza difficoltà portavano a ricordare movimenti antimperialisti. L'identità religiosa, etnica, militare si rivelò cruciale in quel processo già richiamato di autonomia dal potere centrale al punto da riuscire a ricreare un autonomo sistema di welfare e servizi locali esclusivi. Leach, e chi lo seguì nelle letture successive, parlerà di etno-

---

<sup>2</sup> Leach scrisse quest'opera nel 1954 in una fase di apertura agli studi sulle analisi politiche delle comunità montane asiatiche. Potremmo dire di quest'opera che configura un preludio di metà Novecento al discorso di Zomia degli inizi duemila.

<sup>3</sup> Dopo diversi decenni ancora si parla del rapporto tra Kachin e comunità Shan. Il riferimento è a J. Micheud che nel 2010 descrive le distanze tra questi due tipi di popolazioni riferendosi ad esse non tanto quali antitetiche, quanto feudali nemiche, si veda sul punto J. Michaud (2010) *'Editorial – Zomia and beyond'*, Journal of Global History n. 5, pag. 211.

nazionalismo<sup>4</sup> quale collante sociale e politico che ha consentito alle comunità Kachin di preservare la propria sicurezza e identità tra le montagne del Nord Burma. Un parallelo aspetto che attira l'attenzione degli studiosi a partire dallo stesso Leach è, non solo la distribuzione orizzontale lungo i confini, ma anche verticale sulle *uplands* o nelle valli.

Abbiamo già fatto veloce riferimento alla presenza dei Kachin in territori di montagna in antitesi alla vita di valle nella fertile e umida terra coltivata con il riso delle popolazioni Shan. Sul punto dell'orografia, analisi che consente una massiccia discriminazione tra popolo delle montagne e popolo di valle, il Myanmar si conferma come validissimo esempio di studio poiché quasi in termini totalizzanti i confini (da Sud-Ovest verso Nord, Nord-Est) con India, Cina, Laos e Thailandia presentano aree montuose con altitudini superiori a quelle considerate soglia limite dagli studiosi di Zomia. Si osserva che il confine con il Bangladesh ha parziale natura montuosa (soprattutto salendo verso Nord verso il confine con l'India), ciò non riduce tuttavia il ruolo del confine birmano-bengalese ai fini del presente discorso in quanto, come osserveremo successivamente, i popoli di montagna sottoposti all'indagine di J. Scott sono quelli che popolano altitudini superiori ai trecento metri slm. Tanto l'etnonazionalismo delle piccole comunità quanto il prorompente concetto eurocentrico di 'Frontiera, Stato e Nazione' hanno dato il via ad un'osservazione microscopica e macroscopica di tutte quelle comunità che nelle *uplands* conducevano una quotidianità senza lo stato. In quest'ultimo concetto si riunisce una abbondante quota del mio lavoro ed è proprio da Leach che è possibile comprendere come si assesti nel lungo periodo la condizione vissuta nelle *Shatter-zones*, una condizione senza lo Stato. Appellandosi totalmente ad un dato empirico, e dissociandosi dall'idea che i Kachin rappresentino un modello in perfetto equilibrio (Leach, 1954: X) riesce a formulare la seguente soluzione: così come è possibile che una società Shan feudale e di valle viva in un ordine politico stabile<sup>5</sup>, così lo è anche la popolazione di montagna Kachin di tipo '*gumlao*' senza una appartenenza statale.

Con Leach abbiamo accesso non solo ad un percorso storico di uno dei paesi fulcro dell'area Zomia, ma ai livelli orizzontali di geopolitica. L'area Zomia è un tipo di concetto che trova nell'idea di *borderlands* un suo elemento fondante. Si registrano tensioni nelle così dette *shatter*

---

<sup>4</sup> Riporto la voce etnonazionalismo direttamente esplicita dal Dizionario Treccani Online che dice 's. m. Nazionalismo etnico, che fa proprie e rivendica le tradizioni di un gruppo etnico, di un popolo'. Fonte reperibile al link seguente [https://www.treccani.it/vocabolario/etnonazionalismo\\_%28Neologismi%29/](https://www.treccani.it/vocabolario/etnonazionalismo_%28Neologismi%29/) (verificato il 31/01/2024),

<sup>5</sup> '*Gumlao*' è un termine usato frequentemente da Leach per assegnare un nome al modello anarchico condotto dalle comunità Kachin, termine e modello antitetico alle comunità Shan, vedasi E. Leach, Op. Cit, p 289.

*zones*<sup>6</sup>: tensioni che attaccano le popolazioni che occupano quelle aree e che subiscono l'esercizio violento della forza dei due paesi confinanti. Evidentemente l'area Zomia non coincide con un unico stato. Lo stesso Leach promosse studi analoghi anche verso altri paesi quali Kurdistan, Taiwan e Sri Lanka; in tal senso, con una idea ancora troppo informe di Zomia dobbiamo volgere l'attenzione a tali zone con la massima prudenza<sup>7</sup>. Richiamando il ruolo dei confini che abbiamo sopra evidenziato in Leach, osserviamo che in una astratta carta dell'area Zomia anche questi paesi confinano con India e Cina. Quale è, pertanto l'apporto che Leach offre alla qualificazione di Zomia? Si può sostenere che Leach si sia distinto in tale processo evolutivo nell'aver individuato il cuore pulsante di Zomia: il Myanmar. Il dibattito tra i ricercatori andava sempre più ad evolvere al punto che si integravano letture del fenomeno mirate e spesso appartenenti anche a discipline differenti<sup>8</sup>.

#### **1.1.4 - Nuovo millennio: la genesi del nome Zomia quale impulso ai nuovi studi di settore**

In questo paragrafo si osserverà un'importante svolta accademica e interpretativa del fenomeno. A partire dalla nuova nomenclatura, gli studi sulle popolazioni delle *uplands* si riaprono con nuovi e rivoluzionari autori. Abbiamo visto che Edmund Leach individua nel Myanmar il modello per eccellenza rappresentativo della nuova formulazione teorica. Nei primi anni duemila si assiste ad una serie di cambiamenti politici nei paesi del Sud-Est asiatico e, per allineare quanto in precedenza detto sul percorso storico del Myanmar, intervengono nello stesso paese nuove iniziative politiche e militari da parte dello stato centrale tesi a creare un ponte di relazione con le comunità periferiche. Di fatto si susseguono lunghi periodi di cessate il fuoco alternati a rinnovati conflitti tra le milizie locali, le comunità di montagna e quelle

---

<sup>6</sup> Il concetto di Shatter-Zones bene si può tradurre in *borderlands* popolate da rifugiati o da minoranze entiche. Così ce lo presenta M. Moon and C. Talley ricordandoci che l'antropologia politica di fine secolo scorso ha adottato il termine recuperandolo dal lessico geologico dove, invece, descrive '[...]a belt of randomly fissured or cracked rock that may be filled with mineral deposits [...]' così M. Moon and C. Talley riportano nel loro lavoro *'Life in a Shatter Zone: Debra Granik's Film Winter's Bone'* Southern spaces, 2010.

<sup>7</sup> In particolare, osservo che vi è totale assenza di confini fisici e per lo Sri Lanka ma non mancano nello stesso, ingerenze di stati esteri e conflitti civili importanti che hanno portato a separatismi di gruppi etnici e precarietà politica nel tempo dei Tamil.

<sup>8</sup> Non mancano considerazioni di settore come l'impianto economico proposto da Patterson Giersch che studia lo scambio e il mercato informale della regione asiatica di nostro interesse attraverso il lavoro del mercante. Autore che non manca nell'unirsi al dibattito sulla geografia e sociologia dei rapporti in area Zomia. Si veda infra in approfondimento, l'opera dello stesso autore *'Across Zomia with merchants, monks, and musk: Process geographies, trade networks, and the inner-east-southeast Asian borderlands'*, (2010) Journal Of Global History, Volume 5, Issue 2, London School of Economics, pp. 215 – 239.

centralizzate. Gli studiosi, in tale cornice, avvertono l'urgenza da un lato di definire e dare un nome al fenomeno, che non riguarda più solo il Myanmar come anticipato e allo stesso tempo fornire in maniera più incisiva una caratterizzazione dei soggetti coinvolti e delle ragioni dei conflitti in atto. Sul primo punto, in merito alla nascita vera e propria della parola 'Zomia' possiamo direttamente riferirci alla costruzione semantica dell'olandese W. Van Schendel, antropologo e docente di storia dell'Asia. Van Schendel, nel dare un nome all'aerea in analisi, partì dalla premessa che il *core* principale del fenomeno fosse meglio rappresentato dalle linee di confine di montagna tra i paesi Myanmar, Bangladesh e India, confermando idealmente parte della cartografia di Leach. In verità Van Schendel rigetta il concetto di 'area' in luogo di uno meno cartografico e più concettuale quale è 'Spazio simbolico'. Quest'ultima precisazione trova conforto nel fatto che Zomia accoglie, culture, ideologie, lingue e comunanze nell'autogoverno; tuttavia, la parola 'area', e nello specifico 'area culturale' è abbondantemente usata dagli antropologi proprio per definire le affinità culturali, politiche linguistiche in popolazioni distribuite in un territorio. In tali regioni è diffusa la lingua birmano-tibetana (nello specifico Kukish) da cui, Van Schendel, prese in prestito le parole 'Mi' che significa 'persone' e 'Zo' ovvero 'montagne' andando a congiungere Zomia quale area che coinvolge le 'persone dalle montagne'. Tale nomenclatura portò effetti notevoli perché andando a definire il significato e il nome della regione, andò a stimolare la definizione anche di distribuzione, portata demografica, perimetri e comportamenti sociali.

### **1.1.5 – La svolta innovativa per Zomia: James C. Scott ed un nuovo modello di studio**

In questo paragrafo mi soffermo maggiormente su un autore che ha innovato il panorama interpretativo su Zomia aprendo un vivace dialogo accademico. Infatti, sul punto della elaborazione scientifica della natura, distribuzione dei conflitti e dei soggetti contestualizzati nella geografia di Zomia si può, senza troppi dubbi, affermare che il lavoro dell'antropologo e politologo statunitense James Scott sia il riferimento scientifico dominante. Un lavoro con altissima risonanza sia per gli autori che si associano alla linea scientifica di Scott sia, chiaramente, chi andrà a contestarlo nella forma e nel merito della sua tesi come meglio andremo a vedere *infra*. James Scott pubblica un libro cardine del concetto nel 2001, ovvero 'L'arte di non essere governati' aprendo così un varco intorno a nuovi parametri e più innovative

posizioni. Per Scott le popolazioni delle montagne conducono una quotidianità in equilibrio tra il conflitto con il potere governativo centrale e la forte capacità di tali popolazioni di vivere in una società autarchica e autonoma. Anche Scott ha come riferimento e nucleo duro le *borderland* montane tra India, Myanmar e Bangladesh; la sua cartografia (pur comprendendo anche altri paesi quali Vietnam, Laos e Thailandia) risulta ben meno diffusa rispetto a quella proposta da Van Schendel<sup>9</sup>. Scott riconosce i 'Mi' delle 'Zo' nelle popolazioni che vivono ad almeno trecento metri su livello mare. Un riferimento espresso è fornito (Scott, 2001:189) nella distribuzione delle comunità interessate lungo la catena montuosa *Pegu* rappresentanti le principali alture del Mizoram. Stando a questo primo parametro di inquadramento (Scott, 2001:Prefazione I) si arriva ad una forte scrematura dei dati demografici delle popolazioni in area Zomia: cento milioni circa di abitanti distribuiti in due milioni e mezzo di chilometri quadrati. L'elemento del confine è, usando un gioco di parole, centrale nei discorsi di Scott perché si avverte il frequente movimento migratorio dei rifugiati da una zona di conflitto ad una zona al di là del confine che non necessariamente è approdo stabile e pacifico. Questo movimento comporta l'esposizione di tali popolazioni a pressioni politiche e di controllo delle potenze confinanti e dallo stesso Stato centrale. Non sono rari i casi di assestamento in zone complesse dal punto di vista del controllo politico (spesso equivoco), infrastrutturale ed economico; il richiamo alle popolazioni, ad esempio, del Mizoram è pressoché automatico nonché autentico riferimento per lo studio di tutte le altre popolazioni Zomia. Stando alla teoria più diffusa su Zomia, lo Stato, tipicamente si radica nelle *low-land*, ed emerge come insistente oppressore delle popolazioni periferiche di montagna attraverso, ad esempio, pesanti imposizioni fiscali e sfruttamento delle risorse contadine. Lo Stato da un lato, nella frammentaria distribuzione delle comunità montane si inserisce facendo leva sulle maggiori debolezze culturali ed economiche; dall'altro però si trova una barriera geografica non da poco quali l'audace variabilità e asperità della montagna. Da questo aspetto si declina la resistenza delle popolazioni Zomia. L'elemento di anarchia e opposizione allo Stato centrale nasce proprio sfruttando il rallentato avvicinamento dello stesso dovuto alle montagne che diventano fortezze. È altresì vero che vivere in montagna, spesso con difficoltà di condivisione con altre comunità comporta dei sacrifici e rinunce che possono portare alla grave insofferenza rispetto alla propria sede. Spesso chi vive sopra i trecento metri è una popolazione, come anticipato, in fuga da uno

---

<sup>9</sup> Nella cartografia di Van Schendel i paesi le cui aree di confine costituiscono la regione in analisi sono dieci e nello specifico: Cina, Vietnam, Laos, Cambogia, Thailandia, Myanmar, India, Bangladesh, Bhutan e Nepal. Tale prospetto geografico è indicato dallo stesso autore in *'Geographies of knowing, geographies of ignorance: Jumping Scale in Southeast Asia'*, Environment and Planning D: Society and Space, volume 20, p. 654.

Stato aggressivo e 'si trova' a vivere nelle montagne. Quello che il lavoro di Scott prova a cogliere è che a date situazioni di insofferenza e resistenza si è andato a creare una condizione di adattamento dove le popolazioni in fuga, fuggono con le loro tecniche e abilità agricole<sup>10</sup>. È opportuno ricordare che nei suoi studi, J. Scott, ha un forte background in tema di popolazioni agricole asiatiche e sulle diversificate tecniche di coltura e raccolta in diverse condizioni<sup>11</sup>. Nelle aree Zomia l'incertezza politica non può essere caricata dall'incertezza economica. Le popolazioni delle montagne fanno il massimo per costituire validi sistemi di autosufficienza alimentare garantendosi agricolture itineranti e diversificate. Scott, diffusamente nel suo lavoro, manifesta e argomenta a fondo le ragioni per cui l'adattamento alle condizioni critiche e diremmo *dry* degli altopiani e l'impellente presenza del potere centrale che muove le azioni militari, fiscali e di governo con interventi inaspettati ha comportato uno sviluppo creativo e virtuoso dell'agricoltura di montagna.

Scott elenca dettagliatamente le colture gestite dalle popolazioni dei monti del Mizoram e per ciascuno riserva un elemento di vantaggio e di 'vittoria' rispetto allo Stato centrale. Potremmo menzionare il caso della forte difficoltà di censire e creare un inventario anche a fini impositivi su certe colture piuttosto che su altre, la maggiore conservabilità in caso di spostamento (più propriamente in caso di 'fuga'), l'apporto nutrizionale non inferiore a quello delle colture che troviamo a valle dato anche dalla fortissima variabilità (Scott, 2001: 201 et 48). Le vincenti piantagioni di valle non fuggono all'imposizione fiscale data la facile determinabilità, non sono agevolmente trasportabili, tendono ad un più rapido deperimento e più articolati metodi di stoccaggio. La flessibilità e plasticità nell'adattamento alla ruvida montagna, ha così dato il giusto spirito di resistenza e autonomia rispetto al potere statale tanto da aprire il tema della anarchia. Non vi è solo una difesa dalle ingerenze statali ma una vera e propria creazione di un livello di autogoverno sufficiente e abbastanza solido da rigettare il concetto stesso di Stato. La struttura di controllo fiscale avanzata dallo Stato centrale si basa, in accordo all'esposizione di Scott, sui numeri. Con i numeri si contano gli abitanti delle periferie e contandoli si possono controllare; una demografia accessoria alla governabilità. Abbiamo visto che la stessa agricoltura in fuga non ammette possibilità di quantificare e così, un ulteriore aspetto che

---

<sup>10</sup> È tale la combinazione dell'elemento della fuga con quello della versatilità delle tecniche agricole che J. C. Scott dedica il sesto capitolo della sua opera, intitolato '*Cap. 6 - Evasione dallo stato, prevenzione dello stato: la cultura e l'agricoltura della fuga creando in maniera*'.

<sup>11</sup> È piuttosto evidente che opere di Scott quali '*The Moral Economy of the Peasant: Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*', Yale University Press, abbiano favorito l'inquadramento delle abilità agricole delle popolazioni montane asiatiche tanto da costituire una leva centrale nel discorso Zomia. La tecnica agricola quale espediente di sopravvivenza ma soprattutto di affermazione economica e dimostrazione di autonomia e autarchia.

indebolisce il sistema di imposizione fiscale, è il movimento delle popolazioni sul territorio rappresentato da numerosi gruppi nomadi che hanno trasformato spesso la migrazione (spesso in fuga da oppressioni politiche oltreconfine) in nuovo stile di convivenza e di autogoverno.

Scott arriva proprio al concetto di autarchia attraversando quelle condizioni che hanno posto tali popolazioni a sviluppare una forma di autogoverno. La fuga dalle tentacolari estensioni dello Stato Centrale verso gli altopiani dei confini birmani ha determinato una risposta reattiva sia in termini, come abbiamo visto, di gestione delle risorse, sia in termini di creazione di una autonoma struttura di governo. Scott presenta quelle che definisce le ‘strutture sociali di fuga’ intente a evadere lo Stato e la sua estensione militare nelle periferie attraverso un governo della comunità acefala<sup>12</sup>. Riporta il caso delle popolazioni Chin e Kachin che usano ogni premura per non riconoscere nella propria unità amministrativa un capo e allo stesso tempo si impegnano a non identificarsi. In Thailandia, addirittura, si arriva a nominare un capo solo per forma: ciò è utile ad appagare l’esigenza (Scott, 2001: 213) di avere un riferimento di confronto per lo Stato Centrale ma non apporta alcuna utilità alla comunità che lo nomina. Questi schemi sulle comunità senza stato nell’area Zomia hanno avuto fortuna grazie anche agli importanti risultati avviati poche decadi prima nell’Antropologia Politica<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> È opportuno specificare il significato di ‘comunità acefala’ soprattutto perché il concetto in questo lavoro sarà pressoché condizione necessaria per individuare le comunità senza-lo-Stato. In accordo a quanto specificato dal dizionario Treccani Online per acefalo si intende ‘[...]acefala, società In etnologia, gruppo di individui la cui organizzazione non prevede la concentrazione del potere in un capo. Solo in apparenza si tratta di strutture anarchiche; in realtà si avvalgono di un preciso ordine di rapporti istituzionali (parentela, età, attività economica) che non consente la concentrazione del potere nelle mani di un monarca, ma ne assicura la distribuzione e la rotazione. Le bande dei cacciatori e raccoglitori, dirette dall’individuo più sagace nelle scelte comunitarie, al quale tuttavia non viene conferito uno *status* di superiorità o una posizione permanente, costituiscono le forme più semplici di società acefale [...]’. In essa rientrano i casi dei *Guarani*, *Yanomami*, *Guayaki* dell’America meridionale dove non si costruisce la comunità intorno ad una figura centrale autoritaria ma senza di essa si alimentano collanti sociali derivanti da rigidi schemi quali la distribuzione dei ruoli tra uomo e donna, la ritualità della tortura ecc. Per la voce ‘acefala-società’ è possibile consultare il dizionario Treccani online al seguente link <https://www.treccani.it/enciclopedia/societa-acefala> (verificato il 08/11/2023).

<sup>13</sup> Il caso più indicativo è il lavoro di metà anni Settanta dell’antropologo francese Pierre Clatres che riportò importanti e rivoluzionari apporti al concetto di non-stato nello studio delle popolazioni dell’America meridionale non Andina. Sul punto si indica P. Clatres (1987), *‘The society without the State’*, Urzone Inc.

### 1.1.5.1 – La replica accademica alla proposta del modello Scott

La corposa impostazione teorica del modello Zomia promossa dal James Scott non è andata esente ad importanti critiche negli ambienti accademici mondiali. I punti calcati dagli studiosi di settore sono stati numerosi e di differente natura. Un noto accademico contestatore della linea di Scott è il professore di storia asiatica Victor Lieberman che calca la mano proprio su quello che viene quasi inteso come parametro forzato di Scott.

Anche Lieberman, infatti, rigetta quale causa del concetto Zomia l'intervento strettamente imperialista del colonialismo del Sud o l'intervento comunista cinese dalle parti settentrionali del continente. Porta all'attenzione della comunità scientifica casi presenti anche in altre parti del pianeta in particolare si riferisce alla Papua Nuova Guinea (Lieberman, 2010: 346). Parla, per l'appunto, di casi di comunità isolate, autonome politicamente, flessibili e in talvolta in conflitto sui territori; la causa di tali condizioni non necessariamente sarebbe dipendente dall'esercizio pressante di un potere centrale. In queste isole, a dimostrazione di tale assunto, le forze colonialiste approdavano ben dopo il costituirsi di comunità autonome, flessibili e nucleari.

Ancor più eviscerante è stata l'analisi puntuale del professore di politiche agrarie Tom Brass dell'Università di Cambridge. Tom Brass parte da una più ampia analisi legata alla geopolitica ed economia internazionale, mercato del lavoro e della produzione agraria quali agenti imperanti sui paesi del terzo mondo per arrivare ad uno specchietto mirato su Zomia e sullo studio di Scott. Sul punto metodologico la prima censura di Brass è rivolta al dualismo troppo semplicistico adottato da James Scott per creare le due categorie dogmatiche di *upper-land communities* e *low-land communities*. Ciò comporta necessariamente come conseguenza la mancanza di sofisticatezza nel riconoscere tutte le situazioni che evolvono fuori da queste etichette troppo rigide. Tom Brass (2016:142) segnala il costante tono populista che vede le buone *Hill-people* e le cattive *Valley-people*; peraltro evidenza che l'approccio dicotomico non è esclusiva metodologica di Scott. Brass pone in esame anche il fatto che Scott individui il sistema impositivo quale metodo assoluto di controllo da parte dello Stato Centrale (Brass, 2010: 144); quasi distraendosi da altre dinamiche di governo del territorio. Per Brass uno dei rischi, questa volta nel merito più che nella forma, è quella di creare una totalizzante geografia del non-stato o dello Stato-nemico, quando, in altri (Brass, 2010: 145) casi proprio a fronte di una naturale condizione di degrado sociale ed economico lo Stato si presenta come soluzione proattiva e risolutiva; tradotto con un tono di etnocentrismo occidentale parliamo dello stato del

*Welfare*. La polemica di Brass, in una integrazione successiva in replica alla reazione di Scott, muove il discorso di Zomia da un piano accademico ad uno più squisitamente politico calcando la mano sul profilo populista postmoderno di Scott che poco si addice ad una valutazione scientifica del fenomeno.

### **1.1.6 - Zomia nei contributi più recenti: A. Rippa e Zomia 2.0**

È interessante l'attualizzazione del fenomeno in ragione di nuove dinamiche economiche e soprattutto fiscali, aspetto, quest'ultimo, ricorrente in dottrina (Scott, 2009: 201). Il lavoro di Alessandro Rippa tira le redini sulle recenti evoluzioni che nei territori battuti dagli studiosi dell'Area Zomia, si sono manifestate in maniera evidente. Reputo importante portare la prospettiva vivida e lucida di A. Rippa in quanto con queste considerazioni che ora riporto, si potrà congiungere la storia di Zomia con le moderne azioni e pretese della BRI, che nei confini con la Cina ha iniziato a costituire un nuovo ruolo anche fiscale su paesi come Myanmar e Laos. Rippa chiama Zomia 2.0 una nuova prospettiva di lettura delle aree *Shutterlands* in chiave contemporanea. Il concetto è innovativo nel senso che tali popolazioni mantenendo un modello di 'fuga' e autonomia dallo Stato, a costo di adeguarsi al modello cinese negli altopiani asiatici diventa sempre più complesso fuggire dalla Cina. Zomia ha ora, una articolazione basata su vasti accordi con la Cina come *Golden Triangle Special Economic Zone* (SEZ) che coinvolge i confini d'altura tra Laos, Thailandia e Myanmar con la Cina (Rippa, 2019: 253). Tali confini, dove si è andato a radicare un forte approccio neoliberale aperto al profitto e alla circolazione del capitale, ha portato, ad esempio, alla costruzione di Casinò per natura stessa sottratti alle politiche fiscali dello Stato centrale. Per portare un esempio pratico, come riferisce Rippa, la cittadina Mong La, al confine tra il Myanmar e la Cina, accoglie hotel e casinò, lontano da ogni possibilità di vedere messa in discussione l'autonomia di quella *borderlands* da parte dello stato birmano. Questo passaggio che offre la disamina di Rippa, che non racconta più di agricoltori in fuga ma anche di categorie figlie di un nuovo tempo, ci consente di coniugare i due pilastri studio di questo lavoro: L'area Zomia e l'azione della *Belt and Road Initiative* come sarà possibile apprezzare nei successivi capitoli.

## **1.2- Infrastrutture di trasporto e il territorio: uno strumento di studio per conoscere ed interpretare le dinamiche spaziali**

Quello delle infrastrutture è un contenitore vasto e per sua natura vago, dove convergono elementi materiali e immateriali che congiungono luoghi e persone. Un settore che non ha la capacità di ridursi ad un solo esempio o ad una sola categoria.

Una comune bipartizione accolta diffusamente è quella tra *hard* e *soft infrastructures* che rispettivamente si riferiscono a grandi o medie strutture fisiche (ponte) e infrastrutture non materiali collegate alle prime (sistema di trasporto pubblico che transita sul ponte). Sarà utile, inoltre, segnalare che le infrastrutture possono essere assolute rispetto ad altre come un istituto scolastico (infrastruttura puntuale) o necessariamente inserite in un contesto relazionale con altre infrastrutture come il caso delle pale eoliche congiunte in un più grande sistema di produzione energetica (infrastrutture a rete).

Un'infrastruttura è, ad esempio, una diga quale sistema che cambia l'ambiente, la valle, l'acqua e il suo uso: la diga fornisce lavoro per gli operatori, la diga fornisce la genesi dell'energia idroelettrica, orienta e governa i flussi di somministrazione dell'acqua da irrigazione. Un'infrastruttura è quella sanitaria: un ospedale, un sistema di gestione delle prenotazioni mediche, un sistema integrato di emergenza che inizia dall'istituzione di un numero di richiesta soccorso all'allestimento di ambulanze con personale specializzato e gestionali che individuano il pronto soccorso più adatto e vicino. È innegabile che solo questi due esempi hanno, separatamente, introdotto innumerevoli ragioni e schemi di natura puramente geografica. Il geografo che maneggia un sistema infrastrutturale gioca con le mani ad intrecciare gli 'elastici dei servizi', spesso tuttavia, trova un intreccio molto complesso e non più gestibile o studiabile. La scelta di analizzare, nello specifico, le infrastrutture di trasporto è data dal fatto che si tratta forse di una categoria emblema per il concetto stesso di infrastruttura. Spesso se si chiede cosa è un'infrastruttura sarà, con alta probabilità, risposto che lo è il ponte o l'aeroporto. La popolarità delle infrastrutture di trasporto consente anche a chi è incipiente nelle scienze geografiche una maggiore leggibilità dei fenomeni territoriali.

Si analizzerà in particolare il territorio e le persone o comunità o istituzioni che si ‘muovono’ nelle vie dei trasporti. Il territorio in analisi è, come posto in premessa quello delle regioni centrali, centro-meridionali ed orientali del continente Asiatico. Per necessità storiche e geopolitiche lo strato delle infrastrutture trasportistiche andrà a sovrapporsi all’area Zomia, regione presentata nel par. 1.1 prodotto di decennali studi accademici sulle comunità asiatiche montane di periferia. Per questo motivo, considerato che esistono diversi tipi di trasporto e relative opere si rende necessario eseguire una prima scrematura di quelle che sono le infrastrutture di trasporto più pertinenti per questa ricerca. Lavorerò nello specifico in parte sul Myanmar e prevalentemente sul Nepal che, ad un dato geografico elementare, offre opportunità di analisi ai sistemi infrastrutturali aeroportuali e stradali (si valuterà come e se discernere le diverse tipologie di strade in un successivo momento). Per il Nepal, l’assenza di mare e la conclamata carenza di reti ferroviarie<sup>14</sup>, ci portano pertanto ad escludere il trasporto marittimo, quello ferroviario ed una ampia quota di quello multimodale. Come, inoltre, ho già anticipato, il lavoro si occuperà di curare il ruolo di tali infrastrutture su quelle popolazioni che, come si è visto nel par 1.1, vanno a rappresentare categorie più periferiche e sovente disposte su monti e in aree di confine. In tal modo sarà utile, in questa sede, focalizzarsi sul trasporto aereo (anche quello eseguito con mezzo elicottero), il trasporto nella sentieristica di alta montagna e il trasporto stradale che si avvale spesso di opere di traforo. In quest’ultimo caso si avrà l’opportunità di leggere la vecchia e la nuova cartografia delle strade (soprattutto di montagna) che sono registrate nel progetto della *Belt and Road Initiative* o che vi faranno parte nei prossimi tempi.

Per l’uso che se ne farà in questa trattazione, ai fini di manifestare il sistema metodologico, possiamo distinguere tre elementi che governano la scelta di costruire o non costruire un’infrastruttura in generale:

- **Ragioni di geografia fisica** attraverso le quali si stabilisce la ‘forma ed orientamento’ dell’infrastruttura<sup>15</sup>. Gli elementi fisici e morfologici della superficie terrestre comportano spesso dei limiti; possiamo pensare a pareti verticali di montagna che risultano sfavorevoli alla costruzione di un’autostrada o ad una spiaggia che affiora con leggera pendenza dal mare e che

---

<sup>14</sup> Attualmente il dipartimento delle ferrovie, comparto del ministero delle infrastrutture e trasporti, segnala sin dalla pagina home istituzionale la storia, l’attuale breve tratto ferroviario tra India e Nepal e un avveniristico progetto futuro sintetizzato in una carta. I dettagli al sito <http://www.dorw.gov.np> (consultato il 03/11/2023).

<sup>15</sup> Si pensi alle logiche con cui si costruiscono gli impianti fotovoltaici che devono orientarsi nel modo più efficiente verso la fonte di luce solare.

non consente di costruire un porto. Possono tali elementi, al contrario, essere ragioni di sviluppo di modelli infrastrutturali come il caso di un fiume con sufficiente capienza di flusso.

- **Esigenze della comunità coinvolta:** con ciò mi riferisco al fabbisogno effettivo delle comunità coinvolte nel servizio offerto dall'infrastruttura. Nella valutazione di tali esigenze, si tiene in considerazione 'cosa manca' a quella comunità e al contempo 'cosa vi è in eccesso'. Porterò il caso, intenzionalmente semplice e forse ripetitivo, della strada di una zona periferica che non consente il rapido o confortevole raggiungimento di una zona più centrale lasciando gravi carenze del servizio nel territorio, e il caso opposto dove osserviamo grandi opere che vengono installate su territori che non ne faranno uso o raramente ne faranno uso<sup>16</sup>.
- **Ragioni politiche di progettazione e creazione.** Frequentemente le infrastrutture entrano come punti salienti dei programmi politici in fase elettorale ed entrano nel dibattito sia parlamentare tra quanti sono favorevoli all'incremento dei servizi in date aree e sia nel dibattito popolare sull'uso improprio o atteso del tesoro statale per la creazione delle infrastrutture. A tutti gli effetti si tratta di un argomento che muove le dinamiche politiche e sociali di un paese o più paesi affermando anche sentimenti di appartenenza alla nazione o anche satira pesante (si pensi all'annosa questione del ponte sullo stretto di Messina). Realizzare un'infrastruttura, specie se si dimostra funzionale, attiva un sistema di collante sociale che va oltre il collegamento stesso del servizio. In queste ipotesi, come è possibile comunemente osservare, l'infrastruttura viene intitolata ad un personaggio della storia del paese o ad un evento storico (Aeroporto Roma Leonardo da Vinci, Autostrada Serenissima Repubblica di Venezia, Ponte Morandi Riccardo etc.). Nel discorso che andrò ad affrontare più avanti proverò a sfruttare al massimo le logiche della geografia politica interna ed interstatale e geopolitica quando l'infrastruttura costituirà un allaccio e uno scambio tra due paesi in tensione in aree contingenti come quelle di confine che abbiamo anticipato per l'area Zomia.

È richiesto a questo studio, come già osservato, la circoscrizione del tema alle infrastrutture di trasporto avendo cura di dedicare maggiore attenzione su quelle più funzionali al tema.

---

<sup>16</sup> Porto il caso dell'aeroporto 'Fenu-Oriстано', che con una pista ridotta ha visto alcuni tentativi di istituzione di voli di linea verso Roma o Milano interrotti dopo poche settimane per mancato utilizzo da parte dei passeggeri che preferivano volare da Cagliari o da Alghero. O ancora si porta il caso delle strade *highway* a più corsie costruite dalle coste fino a parte dell'entroterra del Kenya o del Gibuti dalla Cina; strade praticamente inutilizzate se non dai mezzi pesanti che si avviano verso l'ulteriore estensione della strada e abbattimento degli alberi.

**Il trasporto aereo** è di gran lunga il tipo di trasporto che unisce primati significativi: è un tipo di trasporto costoso, inquinante e veloce. Con difficoltà è possibile sintetizzare le logiche che uniscono la costruzione di un aeroporto in un luogo piuttosto che in un altro o stabilire la dimensione o la volabilità giornaliera. La fortuna del volo aereo è quella di poter giocare con il tempo al punto da far sembrare più ristretto il mondo così da ridurre a dieci ore di volo una traversata di giorni tra Lisbona e San Paolo. Nel tempo il volo ha svelato mutevoli scopi e numerose risorse: in tempi di guerra determinava la vittoria di un paese su di un altro. In altri anni univa con la tecnologia dell'ultrasuono Parigi con New York in circa tre ore sorseggiando uno Chardonnay; ora, con la forte democratizzazione dei prezzi dei biglietti, il volo è diventato accessibile praticamente a chiunque. Con i velivoli si spengono gli incendi, e si raggiungono luoghi dove il passaggio è difficile o impossibile usando altri mezzi. Nel paragrafo che segue ci sarà modo di iniziare ad impostare il ruolo delle infrastrutture dell'aviazione nelle regioni asiatiche di nostro interesse e soprattutto iniziare a discriminare quelle che saranno cruciali rispetto allo studio delle comunità montane, di frontiera o di periferia contro quelli che non presentano alcuna utilità per il discorso. In diverse aree montane della regione in esame, è frequente il ricorso al trasporto per mezzo di elicottero. Questo tipo di servizio aereo è del tutto peculiare perché presenta forti applicazioni d'uso. In ragione del volo verticale e orizzontale dell'elicottero e considerato che questo può ottenere condizioni di staticità governata dal pilota si rivela utile a raggiungere zone più irregolari rispetto a quelle dei velivoli aeromobili a volo orizzontale. Inoltre, la staticità consente operazioni di media durata sul punto di interesse (cosa impossibile per aeromobili a pulsione orizzontale). Per tali ragioni l'elicottero richiede infrastrutture molto più semplici e contenute nelle dimensioni, tanto che non vengono necessariamente abbinate ad aeroporti, ma spesso a veri e propri eliporti in piazzole o anche nei tetti dei grattacieli o sulle navi. I vantaggi del volo con elicottero trovano alcuni limiti quali i costi per utilizzatore ben più alti di un velivolo a volo orizzontale, una maggiore specificità nella preparazione dei piloti che diventano difficili da reperire e ovviamente la scarsa capienza per stoccare merci o ospitare passeggeri.

**Il trasporto su strada** sarà quello che richiederà probabilmente la maggior parte dello studio in quanto si rivela essere quello più plastico rispetto alle caratteristiche della regione in esame. Il trasporto su strada, a partire dalle arterie autostradali fino al sentierismo di alta montagna moderatamente vedono come limite l'altitudine e irregolarità anche marcate del territorio e inoltre rappresentano un metodo che impegna economicamente molto meno gli utilizzatori. Si viaggia su autocarri, autobus, macchine, moto e anche su carretti a trazione animale. Sulla strada

si viaggia anche a piedi e questo è un elemento non da poco in zone periferiche con scarsa ricchezza. La forza del trasporto su strada è che l'uomo, il costruttore e l'utilizzatore hanno un più diretto contatto con il terreno e possono considerare, quando richiesto, di alterare il territorio e persino il paesaggio per inserire una strada cementata. Possono invece, al contrario, plasmare la strada o il sentiero sulla base della morfologia del territorio anche in ossequio a specifiche normative sul paesaggio stabilite dalle istituzioni locali o centrali. Le strade, in territori come quello che vado ad esaminare, sono l'elemento infrastrutturale che più di tutti, prima ancora di congiungere luoghi, unisce istituzioni e cittadini: unisce o separa lo Stato Centrale dalle comunità più distali.

Per quanto si pongano alla base di vastissimi comparti del commercio mondiale restano da inquadrare il trasporto su rotaia, su fiume e soprattutto via mare. Quest'ultima tipologia, unita a quella ibrida di trasporto multimodale, sarà oggetto di trattazione molto limitata per logiche puramente geografiche in considerazione dell'assenza o scarsissima presenza di tali soluzioni. Le infrastrutture nella storia hanno raccontato iniziative politiche avveniristiche, hanno raccontato la velocità e il benessere. In un certo senso, è la storia nelle infrastrutture. L'uso logistico degli elementi di trasporto unito al consumo nel tempo e nell'aspetto dei mezzi creano attuali ibridi logistico-emozionali: lo si vede in una nave da fiume che diventa *hotel* nel Danubio di Belgrado o in una tratta ferroviaria da Parigi ad Istanbul riadattata ad esigenze moderne ma che mantiene tutto il fascino vittoriano. Lo si vede nell'arrugginito ponte ferroviario<sup>17</sup> di matrice francese che ad *Ha Noi* attraversa il fiume Rosso; sul ponte tante coppie si giurano eterno amore e tante vite tormentate, invece, scelgono di spegnersi nel grande fiume. Le infrastrutture, pertanto, vanno ben oltre un rigido disegno di mobilità efficiente. Diventano, come tanti altri elementi del paesaggio e della storia, opportunità di attraversare e creare *corpografie* (Jacques, 2021) nello spazio attraverso l'emozione. Non stupisce, pertanto, che le infrastrutture, nel nostro caso quelle di trasporto, muovano sentimenti anche di natura politica e diventino prova di una battaglia di partito o sovente solo promessa su cui nessuno più spera. Un candidato può comporre larga parte del suo programma elettorale intorno alle infrastrutture ma, abbandonando il presente, l'espressione politica di queste ha avuto carattere scalare anche più grande e, tal volta, rintracciabile nel tempo. Si pensi alle emblematiche reti ferroviarie indiane e alla loro genesi coloniale; un paese che in poco tempo ha ricevuto dal regno britannico una passerella di movimento quale è la ferrovia che ad oggi incarna un centrale mezzo di spostamento nel paese.

---

<sup>17</sup> Il riferimento è al ponte *Câu Biên Bridge* situato nella parte Nord Orientale della capitale vietnamita.

Le grandi infrastrutture diventano rinascita in Stati che acquistano indipendenza al pari delle opere di urbanizzazione intensiva e politiche di sviluppo demografico urbano post-coloniale<sup>18</sup>. Si può ragionare su tanti versanti dell'uso politico dell'infrastruttura ma ciò che dovrebbe, a questo punto della premessa, orientare il nostro interesse rispetto alla domanda di ricerca è l'uso delle infrastrutture come espressione e affermazione di potere. Il fenomeno del controllo tramite le infrastrutture riguarda, in verità, tutto il mondo senza alcun tipo di eccezione: i *Gringos* in Sud America creano strade e disboscano le foreste dei *Guarani*, il varco a Port Said portò autorevolezza e lustro ai Britannici con la creazione dello stretto di Suez e così l'appendice ferroviaria della linea transiberiana che arriva ad Ulan Bator riafferma la dipendenza infrastrutturale ed energetica della Mongolia dalla Russia.

Le infrastrutture quali strumento di potere o di manifesto politico hanno richiamato l'attenzione di studiosi anche non strettamente impegnati nell'analisi territoriale o ingegneristica; la sociologia e la filosofia diventano discipline di validazione delle teorie sul potere. Michael Mann, sociologo britannico teorizzò che lo stesso potere statale avesse le caratteristiche per essere un sistema infrastrutturale: si forgia (Mann, 2008) il concetto di *infrastructural power* e così trova un suo modo per definire i necessari rapporti che lo stato centrale deve sviluppare nel poter governare ed esercitare il suo potere. Il potere infrastrutturale dello Stato è messo in rapporto con il potere dispotico statale osservando situazioni dove a basso potere dispotico corrispondeva un alto potere infrastrutturale (un potere di raggiungere materialmente e politicamente tutti i territori di pertinenza) e in tal caso parla di paesi 'burocrati' come il Regno Unito e gli Stati Uniti. Un forte potere infrastrutturale e forte il potere dispotico comportano, per Mann, uno Stato 'Autoritario' come nel caso dell'Unione Sovietica. Il caso dello Stato a basso potere dispotico e ad alto potere infrastrutturale favorisce, per Mann, un controllo democratico delle risorse dove anche concorrenti nel libero mercato si inseriscono in gran numero (usando questi varchi infrastrutturali) spesso al posto dello Stato stesso. Al contrario (Mann, 2008: 356), come visto, solo un partito unico e volto ad un controllo dispotico e infrastrutturale d'attacco ha la possibilità di limitare e accentrare il potere nello Stato centrale. Questo, nei termini di Mann, è il caso della Cina e, ricordando che questa digressione del tutto teorica non costituirà il perno del lavoro attuale, si osserva che abbiamo una nuova immagine da affiancare alle altre nella ricostruzione del potere dello Stato centrale in Asia e la sua

---

<sup>18</sup> Si pensi allo sviluppo produttivo e urbanistico post-coloniale di Lagos che, sopra la soglia dell'Africa occidentale, dagli anni cinquanta ha visto una crescita delle popolazioni urbane dal 10% al 50 % su quelle urbane. Dati consultabili nella pagina dedicata allo studio urbano della Nigeria nel sito delle Nazioni Unite al seguente link <https://population.un.org/wup/Country-Profiles> (consultato il 03/11/2023).

permeabilità nelle diverse regioni attraverso le infrastrutture di trasporto. La Cina di Mann ha potere dispotico e potere infrastrutturale per tale motivo la Cina, nel presente studio, sarà necessariamente chiamata in causa per testare le attuali estensioni infrastrutturali.

La lettura del potere politico e sociale nelle infrastrutture può declinarsi in numerose linee di pensiero storiche; non è un caso che nel *'The dictionary of human geography'*<sup>19</sup> alla voce *'infrastructure'* si faccia espresso riferimento a Carl Marx e alla sua teoria della struttura (impianto economico) e sovrastruttura (scambio culturale e umano) entro cui si eseguono le oppressioni del modello capitalista. Questa ideologia può consentirci di aprire un canale interpretativo del ruolo strutturale e meccanico delle infrastrutture sui rapporti sociali e umani. Possiamo, inoltre, avvalerci di un più esplicito riferimento al potere dello Stato centrale attraverso le infrastrutture sulla comunità di periferia dal pensiero di Michael Foucault quando elabora l'idea dell'architettura statale ed in particolare nel suo esempio legato alle ferrovie. In questo riferimento (Foucault, 1977: 243) si evidenzia la portata dirompente nella vita quotidiana di un cittadino europeo nel poter spostare il suo corpo velocemente nello spazio e veder sviluppare altri profili culturali. Al contempo la ferrovia, che nel precedente caso può aver unito una coppia che non si sarebbe mai incontrata per le distanze, ha aperto le porte all'uso militarizzato della tecnologia di trasporto su rotaia durante la guerra. Con una architettura organizzata di tale infrastruttura gli Stati si sono garantiti l'affermazione territoriale del potere: nella ferrovia viaggia senza freni l'avanguardia e il potere dello Stato. Questa parentesi foucaultiana vuole chiudere una panoramica generale sulle infrastrutture ed aprire un argomento che lega l'impianto infrastrutturale al continente asiatico per poi tracciare su questo le linee, le strade, le ferrovie e gli aeroporti del potere.

---

<sup>19</sup> E. Gregory and R. Johnson et al. (2009) *'The Dictionary of human Geography'*, Wiley-Blackwell 5<sup>th</sup> edition, p 382

### **1.3- Infrastrutture di trasporto nel continente asiatico: panoramica essenziale della struttura geografica asiatica e i diversi modelli di trasporto nel continente**

Dopo aver compreso che una delle metodologie di questo lavoro è la sovrapposizione di due *layers*, quello dell'area asiatica che meglio è rappresentata dall'area Zomia e quello dell'impianto geografico delle infrastrutture di trasporto, si può procedere a dettagliare tali premesse con un inquadramento mirato. In questo paragrafo prospetterò una generale panoramica di quelle che sono le principali infrastrutture di trasporto che è possibile incontrare in un ideale attraversamento del continente Asiatico. Lo scopo è richiamare le caratteristiche fisiche e di geografia politica nei paesi interessati, osservare per ogni comparto del trasporto se vi sono vicende o dinamiche specifiche dei territori d'indagine, focalizzarsi quindi sulle infrastrutture dell'area Zomia con l'utilizzo della cartografia prodotta dagli autori evidenziati al paragrafo 1.1. Per tali ultimi territori si effettuerà, infine, una bipartizione tra politiche interne dei paesi individuati con uno speciale focus sulla distribuzione nei gabinetti di governo delle materie 'infrastrutture e trasporti' con relativi ministeri, e una visione internazionale degli accordi bilaterali o multilaterali asiatici in materia di trasporti. Quest'ultimo passaggio si rivela necessario per accedere allo studio di fenomeni-guida di questa tesi che condizionano la scena internazionale come le iniziative di costruzione infrastrutturale aggressiva di India e Cina a carico dei paesi dell'area Zomia. Tratterò tali fenomeni specificatamente nel capitolo due del mio lavoro.

Parlare delle particolarità fisiche e infrastrutturali dell'Asia significa aprire le porte di un'intera biblioteca e in questo lavoro non si ha la presunzione di riuscire a completare una disamina totalizzante. Per questo motivo, come ho già dimostrato, uno studio delle infrastrutture di trasporto ha bisogno di tenere presente la elevatissima diversificazione della morfologia terrestre, delle acque, dei ghiacciai, della vegetazione e degli insediamenti abitativi. Solo con questo assunto è doveroso operare delle scelte tra le diverse modalità di trasporto e operare delle scelte tra i diversi paesi. Dal Mar Rosso e Golfo Persico fino al Mar del Giappone e Oceano Pacifico, il continente asiatico dimensionalmente copre più di quaranta milioni di chilometri quadrati divisi in cinque regioni convenzionali: Asia Occidentale, Turkestan o Asia Centrale, Asia Meridionale, Regione del Sud-Est Asiatico e Asia Orientale. In tale distribuzione conosce deserti, altopiani, una ampissima apertura costiera verso due Oceani e numerosi mari,

pianure secche e umide-tropicali e rilievi montuosi che passano da modeste aree collinari a catene montuose ospitanti le vette più alte del mondo (14 *peaks* oltre gli 8000 metri slm<sup>20</sup>). Sin da epoche remote il continente ha visto nascere fenomeni di inurbamento soprattutto nelle zone costiere o quelle zone di transito della nota via della seta. Ad oggi vi sono metropoli e megalopoli come Tokyo, Giacarta o Guangzhou<sup>21</sup>. Significativa è la presenza di corsi d'acqua che hanno fatto dell'Asia un'icona del transito fluviale, similmente all'America Latina, ma anche di importanti miti raccolti proprio intorno alla maestosità dei fiumi. Nonostante l'impressionante vastità longitudinale del continente, essendo incluso molto orientativamente tra i 30° e i 138° di longitudine est, già più di duemila anni fa era attraversato dalle rotte carovaniere della via della Seta che congiungeva l'impero cinese con la parte più orientale dell'Europa. Questo piccolo richiamo volutamente scolastico è, in realtà, funzionale ad un discorso che si effettuerà più avanti in merito alla c.d. 'Nuova via della Seta'.

### 1.3.1 - I modelli di trasporto in Asia: una necessaria premessa per lo studio degli strumenti a servizio dei poteri nel continente

In questo paragrafo raccolgo le informazioni di specificità dei sistemi di trasporto in Asia. Anche in questo caso si tratta di una trattazione sintetica ma che già configura l'esito di un primo setacciamento operato sullo studio più generale del paragrafo 1.2. In ordine ho trattato i trasporti su aria, ferrovia, strada e acque di mare ed interne.

**Trasporto aereo** - Portando alcuni dati sul traffico aereo di persone prodotto dall'ACI<sup>22</sup> nei ranking aggiornati annualmente abbiamo importanti dati in merito, ad esempio, al flusso di passeggeri o beni nei diversi aeroporti al mondo. Segnatamente a quelli asiatici il report '*Top 20 busiest airports worldwide*'<sup>23</sup> nell'acquisizione del 2022 ha evidenziato che per il trasporto passeggeri si pongono rispettivamente nella classifica mondiale: **Dubai-International** al quinto

---

<sup>20</sup> In ordine troviamo su Pakistan, India, Nepal e Cina: I monti *Everest, K2, Kangchenjunga, Lhotse, Makalu, Cho Oyu, Dhaulagiri, Manaslu, Nanga Parbat, Annapurna, Gasherbrum I, Broad Peak, Gasherbrum II, Shisha Pangma*.

<sup>21</sup> Secondo alcuni criteri estensivi Tokyo conta 37,194,105 cittadini, Guangzhou 14,284,353 e Giacarta con 11,248,839 unità. Dati ricavati dalle estrazioni di World Population Rview consultabili al link [www.worldpopulationreview.com](http://www.worldpopulationreview.com) (verificato il 08/11/2023)

<sup>22</sup> '*Airports Council International*' con sede a Montréal, ha il ruolo di rappresentare i suo membri (aeroporti di tutto il mondo) con istituzioni intergovernative come ICAO. Tra le sue funzioni anche quella, come si è visto, di produrre valutazioni annuali qualitative e quantitative dei traffici aeroportuali sia di passeggeri che di cargo.

<sup>23</sup> Dati riferiti alle tabelle pubblicate su <https://aci.aero/2023/07/19/aci-world-confirms-top-20-busiest-airports-worldwide/> (consultato il 04/11/2023).

posto con 66.069.981 passeggeri durante l'anno, **Istanbul-Havalimanım** al settimo, **Nuova Delhi-Indira Gandhi** al nono e **Tokyo-Haneda** al quindicesimo. Di questi, quello di Dubai e di Istanbul, sono tra i principali scali di transito che servono il lungo-raggio dall'Europa a destinazioni dell'estremo oriente che con voli diretti non sarebbero raggiungibili.

La geografia dell'aviazione asiatica fa emergere uno schema interessante sul punto: Qualsiasi passeggero europeo che da Londra (come Roma o Francoforte) voglia, facendo un esempio, raggiungere Bali deve, come anticipato, passare per queste Hub intermedie. Apparentemente può sembrare che, al pari del volo per Bali da Londra, lo stesso problema si possa porre con Tokyo che si colloca significativamente ad oriente. I voli dell'emisfero settentrionale, tuttavia, che in particolare decollano da latitudini come quelle europee, si avvalgono di accorciamento di tempo di volo e di rotta passando sulla calotta polare settentrionale: definito in certi casi rotta transpolare l'obiettivo è quello di congiungere le due destinazioni sfruttando la curvatura terrestre e riducendo tempo ed emissioni. Per Bali (ma potremmo parlare di Giacarta, Sydney o Manila) questa scelta non è possibile trovandosi in fascia equatoriale o subequatoriale e bisogna appoggiarsi alla Hub intermedia.

Cosa vuole far osservare tale discorso? Tutti i voli e collegamenti che dall'Europa alle mete meridionali asiatiche richiedono un transito necessario in una Hub senza soluzione di scelta alternativa. È necessario osservare che fino a non molto tempo fa le compagnie aeree e le alleanze internazionali di categoria<sup>24</sup> riconoscevano come Hub dominanti aeroporti dell'Asia orientale come **Hong Kong-Chek Lap Kok** o **Singapore-Chiangi**. Tuttavia, negli ultimi anni il controllo principale è passato agli scali Emiratinici o del golfo come Dubai, Abu Dhabi e Doha e allo scalo turco di Istanbul più a Nord. Il fenomeno ha inoltre innovato un nuovo meccanismo per cui gli scali emiratini vengono associati ad un'unica e rispettiva compagnia aerea (Emirates Airlines, Etihad Airlines, Qatar Airways e Turkish Airlines). Questi vettori operano in oligopolio (dagli stessi istituito senza accordi specifici) avvalendosi di compagnie secondarie completamente controllate o storiche compagnie che, nello *sharing* del traffico, cedono diverse quote di rotte. Spesso le stesse compagnie emiratine si inseriscono all'interno di gruppi più ampi di gestione internazionale di capitali e servizi<sup>25</sup>. Questo quadro può suggerire da un lato

---

<sup>24</sup> Il riferimento è alla *IATA-International Air transport Association* di Montreal, e alla *ICAO- International Civil Aviation Organization*.

<sup>25</sup> La compagnia Emirates appartiene al gruppo Emirates che controlla servizi budget e luxury del viaggio, hosting, food handling aeroportuale e intrattenimento. Va osservato che il fenomeno dell'accorpamento dei servizi non nasce certo con l'intervento delle compagnie arabe: si pensi alla diffusione e ai settori molteplici che il gruppo *Virgin* copre nel mondo.

quanto ben strutturata sia la crescita dell'industria aeronautica e del capitale dell'area del golfo e dall'altro quanto non solo le popolazioni della penisola araba ma anche gli europei e cittadini asiatici siano fortemente dipendenti dal concetto di hub geograficamente strategica. Penso che questo esempio sia una valida base su cui fondare l'assunto che da un'infrastruttura di trasporto ben collocata, con tutti i favori della geografia dei continenti, si distribuisca un fortissimo controllo quasi assoluto del traffico passeggeri, merci e capitali: un controllo che necessariamente segnala la presenza e il ruolo delle infrastrutture nell'esercizio del potere creando una dipendenza che, se rotta, crea l'immobilizzazione del mondo.

Il potere non passa solo per il transito di passeggeri, ma anche e spesso soprattutto attraverso lo spostamento delle merci e lo studio logistico della mobilitazione dei beni. Stando sempre al rapporto presentato da ACI, si osserva che nel cargo cambiano i riferimenti geografici sul continente asiatico: al primo posto al mondo abbiamo l'aeroporto di **Hong Kong-Chek Lap Kok** con un transito nel 2022 di 4.198.937 tonnellate metriche di merce, al quarto posto l'aeroporto di **Shanghai-Pudong, Seul-Incheon, Taipei-Taoyuan, Tokyo-Narita** seguiti da aeroporti di punta della Penisola Araba come **Doha-Hamad** e **Dubai-International**. Presenti nella lista dei primi 20 aeroporti più trafficati per carico merci anche **Guangzhou-Baiyun International (CHN), Singapore-Chiangi** e **Shenzhen-Bao'an (CHN)**.

Per chiudere questa panoramica sul settore aereo nel continente asiatico è opportuno segnalare che vastissime regioni come l'area Siberiana, Mongolia, Cina continentale-occidentale e Turkestan non presentano significativi traffici aerei di passeggeri o di merci creando, come intuibile, una profonda forma di isolamento determinato da politiche degli stati centrali o influenze reciproche delle macro-potenze come Cina e Russia.

**Trasporto ferroviario** – L'importanza di effettuare un breve discorso sui sistemi ferroviari in Asia<sup>26</sup> risiede nel fatto che, seppur in ridotta misura rispetto ad altri, i paesi che sono sotto l'attenzione dell'attuale studio sono collateralmente interessati da tale modello. Dovendo da un lato studiare l'impianto trasportistico del Nepal è doveroso segnalare che, al di là di qualche progetto storico e reiterato, non vi è praticamente presenza di ferrovie. Nel Myanmar la ferrovia è diventata protagonista solo in concomitanza con l'ingresso della Gran Bretagna<sup>27</sup>. Fino ad

---

<sup>26</sup> Si suggerisce l'osservazione della figura appendice B) che ricrea al 2017 lo stato della espansione ferroviaria in Asia.

<sup>27</sup> Tale inquadramento storico del trasporto su rotaia in Myanmar è stato ricreato sinteticamente da D. Ballairgeon, (2020), *'On the Road to Mandalay': The Development of Railways in British Burma, 1870-1900*, Journal of imperial and Commonwealth history, Vol.48, p 657.

allora, fatto rilevante, si sfruttavano i lenti ma mappati fiumi di cui certo il Myanmar non è carente. L'impegno dei britannici era quello, tuttavia, di velocizzare i traffici interni (in particolare dalla città riferimento economico del paese *Rangoon* nella costa centrale sul Mare delle Andamane). Raggiungere i confini, risorse e partner commerciali anche a costo di creare cantieri teatri di schiavismo e violenza. Questo è un veloce richiamo funzionale a ricordare che in Asia le ferrovie hanno avuto accesso con le tecnologie *steam power* dei coloni europei. Dalle Americhe alle colonie di Africa e Asia il colonialismo ha cercato di dare velocità al potere congiungendo le parti della colonia che maggiormente meritavano la capillarizzazione del trasporto su treno di persone e merci. Protagonisti del settore sono paesi come l'India e la Cina su cui si è scritto sia in merito allo sviluppo delle reti nel territorio e sia sulla società orbitante intorno alle stazioni o ai cantieri<sup>28</sup>. In Cina, in particolare, la tecnologia ferroviaria ha ridotto significativamente le distanze della parte centro-orientale del paese. Questo interesse quasi del tutto esclusivo verso un'area che richiama un maggiore interesse da parte di Pechino per ragioni geografiche evidenti quali sbocco sui mari (Mar Cinese Meridionale, Mar Cinese Orientale e Mar del Giappone), prossimità a Nord con il confine mongolo, sovietico e Nord-coreano e a Sud con quello vietnamita, laotiano e parzialmente birmano. Si aggiunga che le reti ferroviarie si presentano fitte nella parte dove vi è maggiore concentrazione urbana in corrispondenza delle provincie e, al contrario, significativamente rade nella parte delle regioni ad occidente (orientativamente corrispondenti alle regioni del Tibet, XinJiang e Qinghai). Tale marcata dispersione di vie ferroviarie non significa, tuttavia, che la situazione del trasporto nella Cina occidentale sia statica. Al contrario, come vedremo, le linee principali (costruite o in costruzione) appartengono al mastodontico progetto della *Belt and Road Initiative*, che già tocca città come *Kashgar*, *Tashkurgan* o *Ürümqi*. Proprio sul ruolo di tali città nel grande progetto di espansione infrastrutturale da oriente ad occidente (ed intenzionalmente non segnalo il verso opposto) il docente di Antropologia Sociale e infrastrutture globali dell'Università di Oslo, Alessandro Ripa ha condotto un importante lavoro sul campo<sup>29</sup> capace di dare voce alle situazioni sociali e alle aspettative anche delle popolazioni coinvolte che si trovano al limite tra la periferia ed un nuovo centro.

---

<sup>28</sup> Vi sono studi, sempre sulla scorta del discorso dello sfruttamento di cantiere visto per il Myanmar che descrivono condizioni di lavoro critiche anche in India quasi ad affermare un elemento costante nella evoluzione coloniale della ferrovia. Sul punto si possono indicare come trattazione mirata il lavoro di Laura Bear PhD, antropologa dell'economia e delle infrastrutture, (2007), *'Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy and the Intimate Historical Self'*, Columbia University Press.

<sup>29</sup> L'opera di riferimento per il presente lavoro è e sarà A. Ripa, (2020) *'Borderland Infrastructures, Trade, Development, and Control in Western China'*, Amsterdam: Amsterdam University Press.

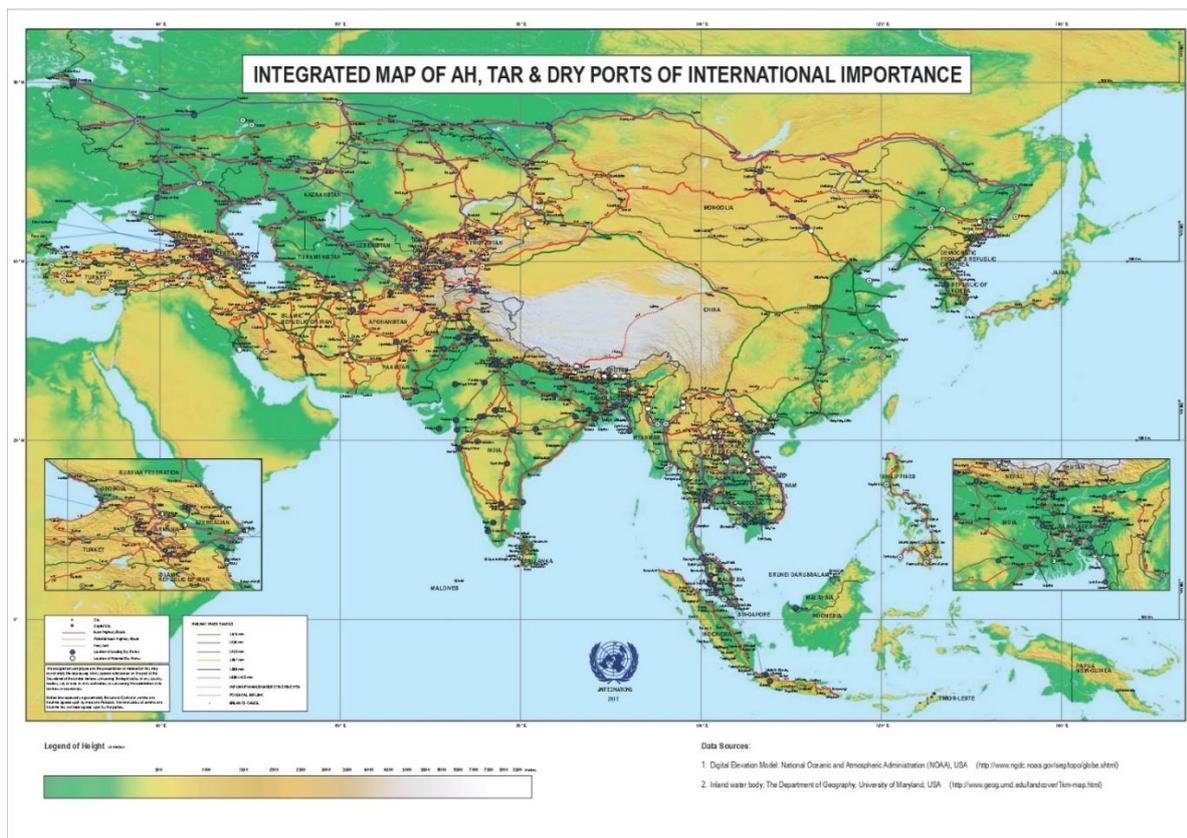
**Trasporto su strada** – Fino ad ora sono stati presi in considerazione infrastrutture di trasporto che richiedono specifiche caratteristiche strutturali per l'esecuzione stessa del trasporto (senza una strada ferrata non può scorrere un treno, senza una pista di decollo e atterraggio non può volare un aereo). Per la strada il discorso si rende diverso perché a percorrerla sono diversi tipi di mezzi: si passa dagli autoarticolati, ai bus, alle auto, biciclette, monopattini, carri a trazione umana o animale. In Asia non manca tale corredo di alternative e in diverse zone, soprattutto nelle nostre zone di interesse, vi è cura di osservare che le realtà locali urbane sono espresse dalle articolate ma efficienti strade di Singapore, alle congestionate vie di Ha Noi alle strade di Thimphu capitale del Bhutan nota per non utilizzare semafori elettrici per regolare il traffico cittadino. Le strade delle comunità di periferia che prevalentemente non sono asfaltate e si presentano irregolari. Talvolta del tutto inesistenti e fortemente richieste<sup>30</sup> allo Stato centrale; la strada infatti incarna anche il dialogo tra paesi delle periferie e delle *bordelands* e lo Stato che ha ulteriore opportunità di esercitare poteri di controllo o, al contrario, rivelarsi supporto allo sviluppo locali. Se è vero che le strade asiatiche nelle scale locali possono richiamare spesso le grandi città o i villaggi delle popolazioni Zomia viste nel primo paragrafo, è altrettanto vero che nella scala regionale<sup>31</sup> (anche piuttosto vasta) favoriscono lo sviluppo di reti autostradali di altissimo rilievo economico ma soprattutto politico. Proprio su questa tipologia di strada ruotano quelli che sono i grandi accordi internazionali asiatici come i masterplan della *Asian Highway Initiative* (AHI)<sup>32</sup> o il progetto della già citata *Belt and Road Initiative*, che più di tutti sta da anni guadagnando l'attenzione della comunità mondiale, opinione pubblica e accademici. L'integrazione di più progetti su terra è ben ricreata nella seguente carta della *Asian Highway*

---

<sup>30</sup> Nel terzo capitolo si porterà il caso studio della richiesta infrastrutturali delle popolazioni del far west Nepal, si veda Par 3.3.1.

<sup>31</sup> Si suggerisce la visione della carta appendice C) che riproduce le principali arterie stradali dell'Asia centro meridionale.

<sup>32</sup> Vedi carta appendice A) dedicata all'integrazione tra più progetti su terra quali la *Asian Highways*.



- Carta A) distribuzione multimodale del trasporto asiatico al 2017. AH Asian Highway – TAR Trans Asian Railways – Porti Dry. *Produzione ESCAP Nazioni Unite.*

Complessivamente l'Asia si compone di strade con ruoli scomposti: dalla precaria sentieristica ignorata dallo Stato alle grandissime arterie autostradali che dello Stato diventano *longa manus* per affermare il potere e l'egemonia anche a livello internazionale. Per il Nepal paese protagonista di questa trattazione e per il Myanmar, che farà da *pattern* per la comparazione con il Nepal, proporrò progettazioni stradali specifiche e relative modalità di finanziamento riportate nel report della BIMSTEC<sup>33</sup> avendo cura di provare a capire quanto queste saranno impattanti su economia e autonomia delle popolazioni di periferia. Si affiancheranno i lavori di studiosi come Jasnea Sarma che seguendo sul campo i passaggi di costruzione di opere stradali come la *Kaladan road* nel confine con l'India a Nord-Ovest rilevano un rapporto costante di costruzione aggressiva di strade nelle già note *shatter zones* birmane. Con questo esempio prende forma un'ulteriore parte del contenuto della mia tesi là dove una infrastruttura di

<sup>33</sup> Sfrutterò per tale valutazione il 'BIMSTEC Master Plan for Transport Connectivity – April 2022'.

trasporto di natura indiana che condivide la stessa natura della BRI diventi impattante in maniera feroce sulle popolazioni Zomia delle *bordelands* settentrionali del Myanmar.

**Trasporto su mare ed acque interne** – Entrambe le modalità di trasporto su acqua trovano ampia applicazione in Asia e ciò spesso accade in maniera totalmente diversificata. Si pensi ai due paesi oggetto di trattazione che incarnano a pieno due tipologie di trasporto acquoso differente: se è vero che in Myanmar sono abbondanti sia la rete di fiumi che lo sviluppo costiero di porti marittimi, per il Nepal<sup>34</sup> l'unica superficie di acqua è quella che scorre nei fiumi dalla catena Himalayana. Nel discorso che voglio ora condurre, queste due modalità, provvisoriamente non godranno di molto spazio in quanto portano ad una dispersione del tema. Sarà sicuramente prioritario fare riferimento al trasporto multimodale per il caso del Myanmar che, in ragione del più ampio progetto che sopra è stato accennato, con la Kaladan road, vede l'integrazione al trasporto su strada quello marittimo nel collegamento tra il porto di Calcutta a quello di Sittwe in Myanmar nel golfo del Bengala. In questo caso il trasporto multimodale<sup>35</sup> che comprende i tratti marittimi, fluviali e stradali potranno nel Capitolo 2 aiutarci a meglio comprendere il fenomeno che già segnalava l'autrice Jasnea Sarma.

## **1.4 - Le infrastrutture dei trasporti nei paesi Zomia: strutture istituzionali interne e fenomeni di associazionismo internazionale del settore trasporti**

Giunto a questo punto della trattazione è necessario iniziare ad introdurre quelle che sono le dinamiche politiche interne dei paesi interessati<sup>36</sup>, la distribuzione dei ruoli negli organi governativi e quanto 'peso' viene assegnato al settore trasporti nell'esercizio del potere statale. Osserverò, in questo paragrafo, quali sono i fenomeni interni e quali quelli esterni allo stato e come tra loro si influenzano. Il settore trasporti è solitamente una presenza costante nei governi

---

<sup>34</sup> Il discorso è esattamente analogo al caso del Bhutan inglobato tra la regione tibetana della Cina e l'India.

<sup>35</sup> Una carta chiarificatrice dei nodi del trasporto multimodale che riguarda India e Myanmar è illustrata nel Report BIMSTEC- Aprile 2022 alla p 66.

<sup>36</sup> Per praticità la mia attenzione sarà rivolta ai seguenti paesi che, a mio giudizio, sono in grado di poter parlare sia di Zomia e sia dei fenomeni di Master Plan dei trasporti nelle grandi potenze come Cina e India: Bangladesh, Bhutan, Cina, India, Laos, Myanmar, Nepal, Thailandia e Vietnam.

di tutto il mondo e costituiscono in linea di massima una disciplina gestita a livello ministeriale. Molti paesi, attraverso elaborazioni costituzionali, distribuiscono le scelte e le normative in materia a livelli locali e regionali. Nel provare a studiare il complesso apparato governativo sulla disciplina delle infrastrutture dei trasporti per i paesi asiatici in esame, ho rilevato delle tendenze in alcuni casi simili ai modelli occidentali ed in altri casi tendenze del tutto uniche e complesse nella loro interpretazione.

Con un approccio meno geografico ma più giuridico cerco tra le articolazioni strutturali delle costituzioni le tracce di come lo Stato imposta la materia trasporti, di quanto importanza ad essa da e quanto sia rappresentativa dei valori statali. Le costituzioni dicono tanto di un paese, chiaramente su ogni disciplina coinvolta nel ventaglio governativo. In questo modo è possibile comprendere quanto, ad esempio, il Nepal abbia esigenza di centralizzare il potere nelle competenze centrali federali sulla base della espressa indicazione in costituzione<sup>37</sup> che sottrae qualsiasi forma di legiferazione e autonomo controllo alle regioni ed enti locali del paese.

Struttura e morbidity differente nella costituzione del Bangladesh che esordisce, segnatamente al nostro settore, con un dichiarato diritto di movimento<sup>38</sup> per i cittadini della repubblica. Nella distribuzione dei poteri locali in materia di trasporti la stessa costituzione, agli Artt. 59 e 60, rimanda a leggi specifiche non chiaramente espresse; questa configurazione, sottoposta ai diversi stili politici dei diversi esecutivi, espone le comunità locali ad una forte fragilità su tale materia. La forte carenza della costituzione del Bangladesh, sostengo, si trovi nel fatto che contrariamente a quanto atteso in una costituzione non solo non vi è alcuna distribuzione dei poteri o un elenco dei poteri, ma proprio molti di questi nemmeno compaiono. Parole come ‘infrastrutture’, ‘trasporti’ o ‘strade’ non compaiono nemmeno una volta nel documento. Questa anomalia, relativa, induce a riflettere tanto su quanto il paese in questione investa sulla disciplina delle infrastrutture trasportistiche e forse come questa aporia normativa possa concorrere all’appiattimento davanti alle ingerenze di una potenza come l’India.

---

<sup>37</sup> Richiamo alla Costituzione della Repubblica del Nepal nella Parte 5, punto 57 che rimanda alla scheda-5, indicante i poteri 18/19/20 relativi ai diversi modelli di trasporto. Consultabile al link <https://lawcommission.gov.np/en/wp-content/uploads/2021/01/Constitution-of-Nepal.pdf> (Verificato il 08/11/2023).

<sup>38</sup> Costituzione della Repubblica del Bangladesh Parte III, Art. 36 al link <http://bdlaws.minlaw.gov.bd/act-367/section-24584.html> (consultato il 08/11/2023).

L'elenco delle costituzioni dei paesi integrati nell'area Zomia non è certo estinto con questi due paesi ma era necessario campionare due casi simili per poter ragionare sul ruolo della Costituzione nel nostro discorso. Tra le diverse considerazioni che intendo sfruttare vi è proprio quella che pone alla base la domanda: quanto concorre l'aver un apparato costituzionale tanto inefficiente e disarmonico per un paese dell'area Zomia nel mantenere alta la propria autonomia, difendere i propri confini e non diventare lo stato stesso periferia di un più ampio continente? Per il caso del Bangladesh quanto potere ha nelle aggressive dinamiche internazionali un paese che non contempla nemmeno una volta il tema delle infrastrutture di trasporti nella sua *Grundnorm*<sup>39</sup>? Nella sua fonte essenziale su cui tutto si poggia o, meglio, su cui basa in termini kelseniani la sua stessa essenza?

Un altro elemento che può suggerire l'impegno e la strategia operativa nel settore trasporti in un paese è quello legato a quali soggetti in quello Stato maneggiano il potere su tale materia. Pur non andando alla ricerca di un modello necessariamente europeo non mi aspettavo comunque di trovarmi davanti a distribuzioni interne delle funzioni e delle materie così diverse e tal volta difficili da comprendere. Più simile ad una formazione governativa occidentale vediamo il caso del Nepal che, in maniera piuttosto standardizzata individua come autonomo il ministero delle *Physical Infrastructures and Transport*<sup>40</sup> a cui si affianca un autonomo ministero of *Culture, Tourism and Civil Aviation*. Concentrati in questi due ministeri si apprezza una certa compattezza della materia con la particolarità che l'aviazione civile viene scorporata e integrata in un argomento come quello della cultura e turismo che potrebbe svelare quale sia l'effettiva percezione e promozione del trasporto aereo in Nepal: verosimile ridotto uso per ragioni differenti da quello del turismo. Così mirato e compatto appare anche il ministero delle infrastrutture e trasporti del Bhutan che integralmente si occupa di infrastrutture anche diverse da quelle di trasporto, come quelle destinate alla produzione *Hydropower* con piani di azione di politiche green per cui lo stesso Bhutan è ben famoso. Un sito ministeriale<sup>41</sup> come quello butanese conferma quanto l'organizzazione del governo sia anche manifesto esterno di valori e intenzioni al punto che nel sito, a differenza di quello Nepalese, vi sono sezioni e documenti sia in lingua *Dzongka* che in Inglese.

---

<sup>39</sup> *Grundnorm* quale atto costitutivo dell'essenza stessa del Paese, presupposto addirittura dello stesso 'diritto' del paese secondo la teoria di H. Kelsen, (1934), 'La dottrina pura del diritto', Tipografia Altimari.

<sup>40</sup> Consultabile al sito governativo <https://mopit.gov.np/en> (ultimo accesso 06/11/2023)

<sup>41</sup> Consultabile al sito governativo bhutanesi <https://www.moit.gov.bt/en/> (ultimo accesso il 07/11/2023).

Paesi come il Vietnam e il Laos<sup>42</sup>, al contrario non hanno uno specifico ministero delle infrastrutture e trasporti nella compagine governativa. Le categorie tipiche legate alle infrastrutture come comunicazioni, energia sono distribuite in maniera leggermente più disgregata tra diversi ministeri rispetto a quella del Nepal; per i trasporti l'unica eccezione la si incontra nel Vietnam che ha un ministero delle 'poste e trasporti' operativo in autonomia. Chiudo la finestra sulle composizioni di gabinetto con due casi chiave: quello della 'anomala' composizione ministeriale indiana e il caso dei ministeri dedicati alle popolazioni marginali in Myanmar.

Il caso India presenta una curiosità rilevante per il nostro discorso. Il governo indiano conta circa 50 ministri con e senza portafoglio (numero variabile, come noto, sulla base del cambiamento tra un governo e l'altro). Quello attuale, oltre a contare un elevato numero di ministri si distingue per l'assegnazione agli stessi di più materie totalmente slegate tra loro. Per intenderci in India la materia 'trasporti' è distribuita tra nove ministri (tal volta la stessa branca, es 'Port and Shipping' è assegnata a più ministri). Se da un lato non vi è ricorso ad un unico ministero compatto dall'altro si osserva che lo stesso ministro che si occupa di un settore specifico ha in carico anche un altro settore totalmente slegato dal primo. Così vediamo il caso del ministro Shri Sarbananda Sonowal a capo del '*Ministry of Ports, Shipping, Waterways and Ayurveda, Yoga and Naturopathy, Unani, Siddha and Homoeopathy (AYUSH)*'. Questa particolarità della compagine di governo Indiano può in un certo senso far pensare che la distribuzione degli incarichi non sia armonizzata e che vi possa essere instabilità delle azioni di controllo del territorio, per il nostro caso, con il sistema dei trasporti. Tuttavia, e con questo affermo che la particolarità osservata merita un separato approfondimento, l'India proprio sulla gestione delle risorse stradali, ferroviarie e marittime non è rimasta dietro a nessuno dei paesi minori dell'Area Zomia qualificandosi come potenza concorrente con la Cina e le sue politiche mastodontiche.

Porto il secondo caso, quello del Myanmar, per avocare solo per un attimo un tema diverso da quello dei trasporti ma che spazia in pari misura nel mio lavoro di tesi: la cura o, meglio dire, l'interesse di un governo verso minoranze etniche, comunità marginali e metodi di sostentamento delle stesse. Il Myanmar ha un ministero dei trasporti specifico ma non è questa

---

<sup>42</sup> I dati sono stati acquisiti dai siti governativi del Vietnam al seguente link <https://vietnam.gov.vn/cabinet-members?governId=3212> (consulato il 07/11/2023) e per il Laos .

la particolarità che vorrei segnalare quanto l'istituzione di tre specifici ministeri<sup>43</sup>: *'Ethnic Affairs'*, *'Border affairs'* e *'Cooperatives and rural Development'*. Il rischio di parlare di determinismo ambientale, in ragione del quale la geografia umana e politica del paese abbia influenzato socialmente anche l'apparato statale, potrebbe valere il rischio di concepire una formazione di gabinetto plasmata sulle esigenze del territorio e delle comunità che su esso vivono. Osservo, inoltre, che nel sito istituzionale<sup>44</sup> del ministero dello sviluppo delle aree rurali vi sono anche programmi che inquadrano la situazione critica di molte regioni, individuano strumenti idonei all'intervento e prospettano le soluzioni. Tra queste compaiono più volte il ricorso alle infrastrutture *hard* e *soft*.

In ragione di quanto finora detto, lo Stato, come un vero e proprio apparato circolatorio, si fa varco tra le arterie più capienti nelle regioni centrali del paese fino a raggiungere in maniera capillare, anche attraverso strade bianche, le unità amministrative più remote. Talvolta per scelta concertata tra più istituzioni o per la bassa risonanza che un territorio manifesta, nessuno si occupa di creare strade capaci di raggiungere comunità periferiche. Dando vita a comunità<sup>45</sup> in costante richiesta di appartenenza, di un legame allo Stato in cui fisicamente si trovano. Mancano, come conseguenza all'assenza di infrastrutture di trasporto, altre infrastrutture come quelle sanitarie o educative. Manca la sede di un potere decentrato, perché lo Stato non riesce o non vuole raggiungere la popolazione che si trova ad un punto in cui non ha nemmeno i mezzi per poter votare i rappresentanti politici. Sono zone politicamente, socialmente e umanamente isolate senza una capillarizzazione infrastrutturale al punto che, come nel caso dell'esempio dell'apparato circolatorio, diventano necrotiche e quindi morte. Una prospettiva che viaggia tra il concetto di autarchia resistente tipica del modello Zomia delle popolazioni Kachin e il concetto di 'abbandonati dallo Stato' senza scelta e senza un'iniziativa di autonomia; la richiesta di una presenza Stato in tali regioni è costante e disperata.

Le domande che a questo punto insorgono sono: come e a quale titolo lo Stato interviene con la gestione della macchina dei trasporti su queste zone meno capillarizzate? Chi, materialmente, decide quanto rinforzare le rotte dell'aeroporto della capitale trascurando reti stradali interne? Secondo quale gerarchia questo potere è distribuito all'interno di un paese e nello specifico in

---

<sup>43</sup> Si rimanda al sito istituzionale del consiglio dei ministri del Myanmar link <https://myanmar.gov.mm/ministries> (verificato il 08/11/2023).

<sup>44</sup> Si rimanda al sito istituzionale del ministero dello sviluppo delle aree rurali del Myanmar al link <https://www.drdmyanmar.org/index.php?page=dmlzaW9u> (verificato il 31/01/2024).

<sup>45</sup> Vedasi il caso dei villaggi del Far West Nepalese. Nel capitolo Terzo si studierà il caso di mancato interesse dello Stato e degli Stati a toccare queste aree a partire dalla mancata creazione di infrastrutture di trasporto.

un paese dell'aerea Zomia? Chiaramente paesi come La Thailandia, il Nepal o il Myanmar si presentano molto simili tra loro per aspetti che la comunità scientifica ha accolto come le tensioni in aree periferiche o di confine ma tra loro risultano, allo stesso tempo, fortemente diversificate. Questi paesi, per non citare Vietnam, Bangladesh e chiaramente India e Cina si presentano tutti con forme di Stato e forme di governo strutturalmente e tradizionalmente differenti e con impatti molto diversificati sulle politiche interne ed internazionali dei trasporti. C'è chi è più debole, volendo usare termini puerili, e chi è manifestamente più forte. Imperi, regni e repubbliche che con le proprie politiche vincenti o, al contrario, passive e logoranti hanno concesso l'espansione e l'aggravamento delle condizioni vissute dalle popolazioni dell'area Zomia.

### **1.4.1 - Accordi internazionali in materia di trasporti nelle diverse regioni asiatiche: il ruolo dell'associazionismo e i 'master plan' della mobilità interstatale**

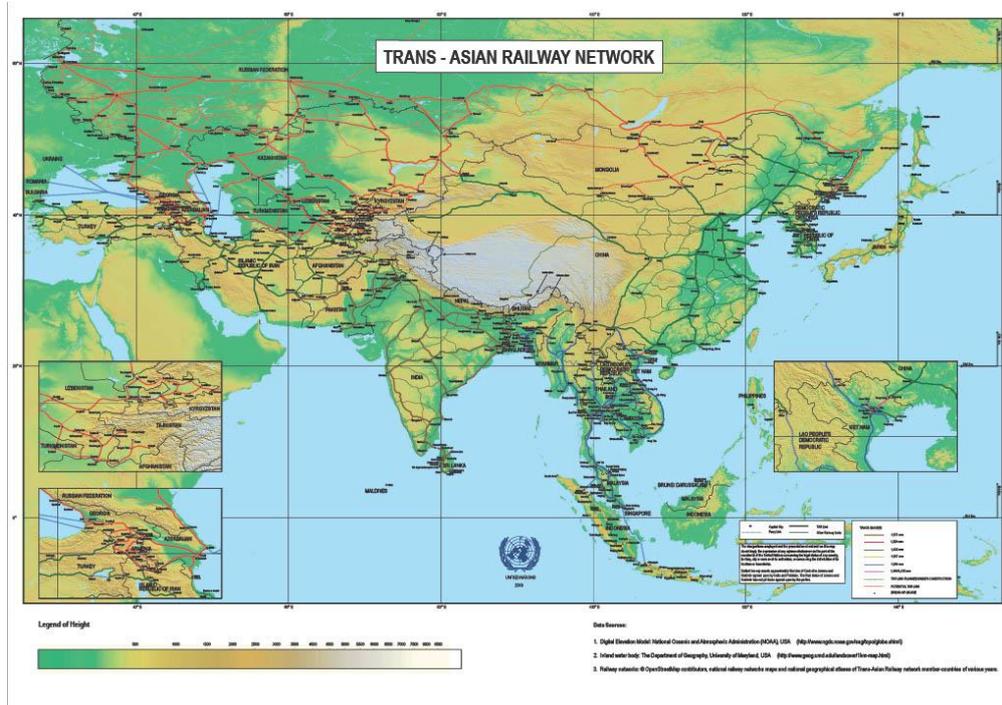
Nel fare riferimento ai ministeri dei gabinetti dei paesi in esame, si è osservato la disomogenea distribuzione dei poteri in materia di infrastrutture e trasporti. In questo paragrafo sfrutterò questa premessa per introdurre il potere partecipativo dei singoli paesi asiatici menzionati all'interno di meccanismi associativi interstatali o fenomeni di accordo e programmazione delle infrastrutture di trasporto che coinvolgono più paesi e i loro delicati confini. L'area che andiamo a trattare è stata da tempo scenario di movimenti associazionistici volti alla massimizzazione di risorse economiche e scambi politici (tendenzialmente multidisciplinari). Storicamente una delle più grandi e risalenti associazioni del Sud-Est asiatico è la SAARC (*South Asian Association for Regional Cooperation*) che dagli anni ottanta ha visto la congiunzione di paesi come India, Bangladesh, Pakistan, Sri Lanka, Afghanistan, Maldive, Nepal e Bhutan. Gli obiettivi principali dell'associazione erano e sono, ancora in parte, quelli di creare canali di scambio economico agevolato, attraverso lo sviluppo dei paesi e la ricerca del benessere dei loro abitanti. Le iniziative sono dichiaratamente volte ad un mutuo sostegno<sup>46</sup> e sono assunte in totale democrazia; spaziano dall'agricoltura, alla salute, telecomunicazioni e chiaramente ai

---

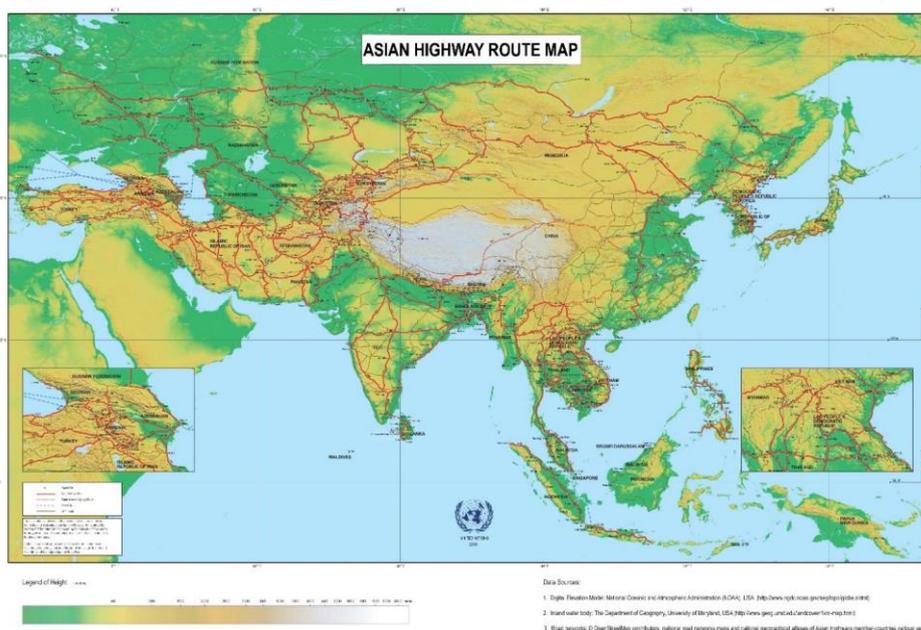
<sup>46</sup> Caratteristiche e intenti manifestati nel sito istituzionale del SAARC al seguente link <https://www.saarc-sec.org/index.php/about-saarc/about-saarc> (verificato il 08/11/2023)

trasporti. Invero, i legami interni politici, fanno spiccare il ruolo e l'ascendenza di alcuni componenti più di altri. Dalla comunità ad otto Stati della SAARC si è generata, a fine anni novanta, la BIMSTEC (*Bay of Bengal Initiative for Multi Sectoral Economic Cooperation*). Posta quasi in parallelo, la BIMSTEC, nasce da tensioni interne della SAARC e nello specifico tra India e Pakistan (Palit, 2018). La nuova forma associativa viene introdotta e proposta dall'India (che tuttavia resta membro della SAARC) e attualmente conta sette paesi tra cui: India, Thailand, Bangladesh, Sri Lanka, Myanmar, Nepal and Bhutan. Si presenta come iniziativa più centrata sull'economia che poggia sull'innovazione tecnologica dei paesi membri con particolare riguardo ai trasporti. Tra le diverse attività della BIMSTEC vi è quella di operare una valida acquisizione di dati riguardanti lo stato attuale dei paesi collaboranti e i dati sulle prospettive future relative ai *master plan* in agenda. Nascendo come associazione dei paesi rivieraschi del Golfo del Bengala, con l'inserimento nel 2004 di Nepal e Bhutan, la BIMSTEC ha innestato un rapporto a rete multimodale così da contemplare aree portuali capaci di estendersi verso nodi settentrionali nelle regioni Himalayane. L'accordo BIMSTEC negli anni ha dimostrato di creare un valido meccanismo lubrificatore negli scambi economici e nella condivisione di progetti infrastrutturali interstatali spesso creando canali di mercato non tassato con accordi mirati come il FTA (*Free Trade Agreement*) fortemente voluto da India. Non meno importanti gli interessi verso temi quali cambiamento climatico e preservazione ambientali nei territori di pertinenza dei paesi membri; nel Summit nr 24 nell'agosto del 2018 (Palit, 2018: 4) si trattò attivamente a Kathmandu dell'impatto dell'innalzamento delle temperature sui ghiacciai Himalayani. Chiaramente tale associazione non è affatto vista con favore dalla Cina che ha, invece, assunta una posizione antitetica e in difensiva tanto da comportare la dissociazione dalla prima iniziativa di esercitazione militare della BIMSTEC da parte di Thailandia e Nepal; i due paesi temevano di manifestare, in difetto, sentimenti anti-Cina contro quel paese così potente e abbondantemente confinante. Queste forme di associazionismo regionale si sono distinte per avere apertura multidisciplinare nelle risorse e negli obiettivi. Vi sono, al contrario, grandi *Master-Plan* che si orientano prevalentemente su un'unica disciplina entrando in maniera più diretta nella ideazione, creazione e utilizzo del prodotto finale. La già citata *Belt and Road Initiative* ha come obiettivo lo sviluppo stradale, prevalentemente in senso longitudinale, dalle regioni orientali della Cina verso destinazioni asiatiche remote. Similmente a questo caso, vi è quello dell'iniziativa Indiana della Road Kaladan o della Asian Highway Network promossa da ESCAP. Di quest'ultima si è sopra presentata la carta dell'integrazione multimodale della *Asian Highways* ma la stessa propone anche ulteriori soluzioni a livelli

scomposti portando una seconda carta solo dedicata ai programmi *Railways* e una terza carta solo *Highways* e *Roads*, che seguono.



Carta B) Rete ferroviaria Trans-asiatica al 2017 – *Produzione ESCAP Nazioni Unite.*



Carta C) Highways asiatiche al 2017 *Produzione ESCAP Nazioni Unite.*

In questi progetti macroscopici e imponenti si registra la presenza guida di un paese dominante. In tal caso, reputo doveroso domandarci quanto si sia mantenuto quel senso di mutuo aiuto interstatale delle associazioni come SAARC, e quanto al contrario non siano veri e propri programmi di supremazia territoriale su zone fragili e poco pronte ad accogliere strade e ferrovie troppo veloci e troppo capaci di (s)travolgere. Nel capitolo che segue si parlerà nello specifico di queste iniziative, della loro portata e degli effetti sulle comunità oggetto di studio portando come esempio rappresentativo quello del Myanmar.

# **CAPITOLO 2 - Modelli asiatici di governo imperialista dei trasporti da Nord e da Sud: le ingerenze politiche, culturali ed economiche di India e Cina e il caso scuola del Myanmar**

**SOMMARIO:** 2.1 – Il ruolo di India e Cina nel panorama Asiatico del XX e XXI secolo la sintesi di *Chindia*- 2.2 – *La Belt and Road Initiative*: nuovi assetti in grande scala e in media o piccola scala per i trasporti nei paesi dell'area Zomia - 2.3 – Il Myanmar quale paese rappresentativo tra i paesi dell'area Zomia e gli interventi infrastrutturali Indiani e Cinesi nelle aree di confine ed interne - 2.3.1 – Leggere l'area Zomia attraverso le *Upperlands* birmane ed il loro rapporto con lo Stato centrale - 2.3.2 – L'intervento dell'Elefante: la *Kaladan Road* e le *Highways* verso il Myanmar - 2.3.3 – Confini Nord-Ovest del Myanmar e distribuzione del fenomeno cinese della *Belt and Road*: una capillare dipendenza dal Dragone mascherata da nuova forma di autonomia dallo Stato centrale

## **2.1 – Il ruolo di India e Cina nel panorama Asiatico del XX e XXI secolo: la sintesi di *Chindia***

Il presente capitolo ha come scopo quello di penetrare maggiormente nell'argomento dell'attuale studio analizzando il potere di India e Cina espresso attraverso le infrastrutture di trasporto e il caso specifico del Myanmar. Considerate le necessarie premesse predisposte nel primo capitolo sul tema della geografia delle infrastrutture dei trasporti e sulle particolarità sociali e politiche delle comunità dell'area Zomia ci si concentrerà, pertanto, sul ruolo di dominio in grande scala dell'India e della Cina esercitato nei paesi del Sud-Est Asiatico e Asia Centro Meridionale. Appartiene ormai all'immaginario comune la romantica unione<sup>47</sup> tra 'il

---

<sup>47</sup> David Smith nella sua opera 'Il dragone e l'elefante. La Cina, l'India e il nuovo ordine mondiale', allegoricamente assegna alle due potenze asiatiche, due potenti esseri di riferimento. Un gioco di immagini che in maniera efficace viene a rappresentare la crescita nel ventunesimo secolo di India e Cina. Poste in forte confronto con Stati Uniti ed Europa, Smith, sviluppa una linea predittiva fino al 2050 di quello che sarà il ruolo dei potenti di ora in un ordine mondiale di domani.

Dragone e l'Elefante' (Smith, 2007) ovvero il termine '*Chindia*'<sup>48</sup> coniato per esprimere al massimo il travolgente prodotto geopolitico di unione delle forze Indiane e Cinesi. Storicamente il momento di svolta che elegge India e Cina a determinanti potenze in via di sviluppo è il termine della Guerra Fredda con la progressiva ritenzione in scala mondiale dello scambio di mercato degli Stati Uniti e la ridimensionata crescita del potere del dollaro nei mercati finanziari. Gli Stati Uniti non escono sicuramente dalla scena ma non hanno più l'esclusiva sull'influenza globale.

**Cina** – Riassumere il ruolo globale e regionale della Cina non è lavoro affatto semplice, pertanto reputo interessante, anche alla luce dell'oggetto del nostro studio, portare il dato storico relativo alla forte cura riservata alle popolazioni rurali da parte della Cina nelle azioni politiche di *Mao Zedong*. Nelle masse contadine<sup>49</sup> l'impegno politico del presidente della Repubblica Popolare cinese e del Partito democratico cinese andò, tra le altre, ad esprimersi attraverso azioni di progettazione (M. Castaldo, 2017) e costruzione di infrastrutture di vario tipo favorevoli ad un incremento dello sviluppo del lavoro contadino e di un compattamento della classe contadina nelle azioni rivoluzionarie a partire dagli anni Quaranta del XIX secolo. Nei decenni successivi la Cina, rurale, a dir vero rappresentante la principale quota economica del paese, conobbe un'impennata fortissima sia della economia stessa agricola<sup>50</sup> e sia del benessere e arricchimento dei contadini. Sempre nella sintesi di Castaldo si racconta della scossa liberale e di matrice capitalista promossa negli anni Ottanta dal presidente *Deng Xiaoping*. La collettivizzazione cedeva il passo alla proprietà privata e la produzione comune permetteva di far accedere i contadini ad una produzione con *surplus*. Sradicate le premesse del socialismo e comunismo originario, pur senza che il Partito popolare cinese perdesse il ruolo di controllo, si assiste alla nascita di una Cina che alimenta una nuova scena economica e politica partendo dalla responsabilità produttiva del singolo cittadino. In pochi decenni i pionieri dell'era dell'industrializzazione e dello sviluppo tecnologico hanno iniziato ad avvertire la discreta ma irrefrenabile presenza della Cina che raggiunge tutti i pori delle moderne città occidentali per

---

<sup>48</sup> Il termine inglese '*Chindia*' viene attribuito al politico indiano Jairam Ramesh, con l'intento di esprimere un concetto nuovo della geopolitica del suo paese con la Cina. Il merito del conio del nuovo nome è stato riconosciuto da autori come T. Chung che, con mire più etimologiche e storico-culturali si è avvalso nel suo lavoro di questo nome ibrido. T. Chang, (2005), '*China plus India is equal to Chindia*', China Report, Vol. 41, essay 4, p 445.

<sup>49</sup> Tale riferimento viene riportato da Massimo Castaldo nella sua opera M. Castaldo, (2017) 'La Cina e l'Ordine Mondiale', Rivista di studi Politici Internazionali, Ottobre-Dicembre 2017, Vol. 84 N. 4, p 493.

<sup>50</sup> In tali programmi di sviluppo rurale Mao inquadra il concetto di 'Grande balzo in avanti' volto all'autonomia e autosufficienza delle comunità locali. Così R. Hodder, (2000), 'Geografia dello Sviluppo. Le ragioni delle disuguaglianze nel contesto dell'economia globale', Argomenti Geografici – DeAgostini editore, p 128.

ridefinire un capitalismo ‘democratico’. I consumatori si orientano a prodotti con costi fortemente minori e che nel tempo non necessariamente rappresentavano minore qualità<sup>51</sup>. In tal modo ruota la prospettiva del consumatore, ruota l’economia a distanza ma ruotano anche i rapporti internazionali che, con la Cina, conoscono una svolta legata a movimenti differenti. Si pensi al Venezuela che ha rinforzato ed esteso il suo esercito grazie al supporto consistenze della Cina nell’introduzione di armi all’avanguardia<sup>52</sup>. Si pensi, inoltre, a quanto gli Stessi Stati Uniti abbiano rivolto molte delle nuove linee di commercio verso la Cina soprattutto a seguito del default economico del 2007-2008. Da tale fatto autori come N. Ferguson hanno creato un nuovo termine che concretizza le nuove influenze tra Cina e Stati Uniti: *Chimerica* (Ferguson, 2018). Sul punto non reputo necessario soffermarmi oltre ma il fenomeno della *Chimerica* è un’opportunità funzionale a rappresentare l’orbita gravitazionale che la Cina espande sotto gli occhi di tutti. Allo stato attuale, come a breve vedremo, l’interesse della Cina non è limitata al solo commercio ma al trasporto dei beni oggetti dello stesso così da diventare sempre più alto il volume dello scambio in zone sempre più remote. Le infrastrutture cinesi assumono negli ultimi anni una dimensione e distribuzione spaziale tale da essere considerate le più presenti in scala globale. Il nuovo colosso infrastrutturale, quale la *Belt and Road Initiative*, potrebbe non risultare secondo come fama e fasto alla grande Muraglia cinese.

**India** – Reputo opportuno isolare le fasi storiche troppo remote dell’India in favore di eventi significativi appartenenti ad una storia moderna e contemporanea più versatili per comprendere l’India di oggi. È chiaro che un riferimento necessario è quello all’inserimento del colonialismo britannico nel paese comportando una sostanziale nuova formula politica e culturale.

Ispirata a influenze britanniche e vincolata ad accordi conclusi nella fase del colonialismo, l’India trascina anche dopo l’indipendenza dalla Gran Bretagna (1947) una visibile coscienza imperialista. Sul punto geopolitico si presenta in costante conflitto con il confinante Pakistan e talvolta aggressiva e interventista in paesi come il Myanmar e Bangladesh o fortemente influente con paesi come il Nepal e il Bhutan<sup>53</sup>. Nella parte settentrionale vi sono regioni contese con la Cina che hanno portato alla c.d. Crisi Sino-indiana. Per i paesi confinanti sopra

---

<sup>51</sup> Ad oggi, nelle vetrine dei negozi di tecnologia, di giocattoli o prodotti sanitari i marchi cinesi si sono guadagnati un posto rispettabilissimo anche in termini di avanguardia e qualità.

<sup>52</sup> Ci racconta tale relazione con il Venezuela e ulteriori rapporti di acquisto di armi tra Cina e paesi del Sud-America il Capitan G. Gurrola, (2018), *‘China-Latin America arms sales: Antagonizing the United States in the Western Hemisphere?’*, Military Review – the professional Journal of US Army, pp 124 – 132.

<sup>53</sup> È emblematico il caso dell’ente di aeronautica militare del Bhutan, *‘Royal Bhutan Army Air Wing’*, la cui fornitura di velivoli e addestramento degli aviatori è completamente gestita dal governo Indiano con specifico ministero.

indicati, esclusi Pakistan e Cina, si sono create delle situazioni di ingerenza da parte dell'India negli scambi interni e nelle politiche commerciali ramificate da Nord verso Est. D'altra parte, questi paesi (M. Casolari, 2009) non hanno mai rinunciato ad un rapporto di dipendenza dall'India sul punto di una fornitura militare e sostegno economico; aggiungo a ciò la dipendenza anche da servizi e da infrastrutture di vario tipo tra le quali, per l'appunto le infrastrutture di trasporto. Il paese, pertanto, pare non aver voluto rinunciare ad un ruolo di controllo rispetto ai paesi confinanti ereditando dal passato britannico una nuova forma di ramificazione modulata su accordi (bilateralismi o multilateralismi bilanciati vistosamente sulla stessa India) senza basarsi sul ricorso alla violenza o ad azioni necessariamente militari<sup>54</sup>. Tuttavia, la stessa dotazione di nucleare anche a fini bellici non rende l'India un paese esente dal ruolo militare nella scena globale.

L'India, inoltre, è a tutti gli effetti un paese che attrae non solo per le sue risorse materiali ma soprattutto intellettuali, là dove conta un elevatissimo numero di lavoratori ad altissima formazione. Questo nucleo di risorse umane spesso emigra verso sedi di importanti cluster industriali esteri come la stessa Silicon Valley o diventano motore di nuovi cluster all'interno dell'India stessa. Se prendiamo come campione i cluster industriali delle *'Information technologies and analytical Instruments'* si evidenzia l'intensità produttiva e lavorativa delle regioni di Maharashtra (polarizzata su Mumbai) e Karnataka (polarizzata su Bangalore). Ho usato questo piccolo richiamo al ruolo dei cluster in India<sup>55</sup>, apparentemente in inarrestabile crescita, per segnalare che l'attenzione globale sull'India è significativamente concentrata anche sull'attività ad alta specializzazione intellettuale ponendo il paese in un piano di elevatissima risonanza economica. Si profila quasi un ruolo di complementarità con la Cina nella produzione dei software degli ingegneri e sviluppatori indiani, e le fabbriche di hardware cinesi. Una potenza, l'elefante, della produzione intellettuale e della militarizzazione silente.

È opportuno smentire parzialmente quest'ultima affermazione con il riferimento agli attuali scontri del conflitto sino-indiano sulla contesa regione del Kashmir soprattutto per le reciproche accuse di violazione della linea LAC<sup>56</sup>. Attacchi militari e politici che, anche in tavoli globali

---

<sup>54</sup> Non si escludono interventi mirati delle milizie indiane, spesso a supporto di stati con essa in rapporto storico come il caso dello Sri Lanka.

<sup>55</sup> Numerose formule per l'estrazione di dati legati alla produzione, esportazione, innovazione in 67 settori di produzione nei cluster indiani divisi per anno sono disponibili nella pagina dell'Institute for Competitiveness Indiano alla sezione Cluster Mapping consultabile al seguente link <https://clustermapping.in/> (ultimo accesso 25/11/2023).

<sup>56</sup> La *'Line of Actual Control'* viene brevemente definita in un articolo della BBC News, (2022) 'India-China dispute: The border row explained in 400 words' reperibile al link <https://www.bbc.com/news/world-asia-53062484> (verificato il 17/12/2023).

hanno portato ad una situazione di conflitto oscillante: accentuati scambi militari nel 2020 e accuse sopite, ma non estinte, nel 2023. La LAC è un'area che coinvolge una buona quota della catena Himalayana con interventi da parte di entrambe le posizioni anche di natura infrastrutturale proprio di 'elevata altitudine'. Questo modello di opera ad alta quota è interessante come spunto di analisi per la trattazione dei sistemi di trasporto in Nepal nel capitolo successivo.

In chiusura di questo paragrafo resta da dire che il dato demografico (Rampini, 2006) favorisce questa posizione di dominio di *Chindia*; il numero colossale della popolazione del dragone e dell'elefante comporta magnetismi geopolitici importanti regionali e non solo: il rapporto di contrasto politico con l'Aquila e con l'Orso<sup>57</sup> è oscillante ma sempre attivo. Sempre nel continente asiatico, per scomodare questo gioco di allegorie, Rampini individua le tigri asiatiche nella Indonesia, Filippine e Malesia che partecipano attivamente alle regole macroscopiche di Cina e India nel fornire energia, servizi o manodopera.

## **2.2 - La *Belt and Road Initiative*: nuovi assetti in grande scala e in media o piccola scala per i trasporti nei paesi dell'aera Zomia**

A questo punto del lavoro affronterò una disamina dei più ambiziosi progetti infrastrutturali condotti dalla Cina che ci consente di definire e unire più elementi del presente studio: l'inserimento di infrastrutture di trasporto a larga scala, l'esercizio del potere centrale attraverso queste, la ramificazione sulle regioni più periferiche e nello specifico ci si concentrerà su alcune regioni dell'area Zomia. La *Belt and Road Initiative* è un programma di dimensioni colossali che ha in sé l'obiettivo di raggiungere aree cinesi interne isolate (come quelle occidentali), per poi mirare paesi confinanti come Mongolia, Myanmar e regioni tibetane; il lavoro nel suo progredire ha raggiunto anche zone significativamente distanti come Africa, regione Antartica, Artica e parti dell'Europa consentendo di classificarlo come fenomeno transcontinentale.

Avviato nel 2013, quello che originariamente era nominato '*One Belt, One Road*' finalizzato a congiungere i traffici commerciali tra Pechino e l'Europa, diviene progressivamente un piano (o meglio ancora una 'iniziativa') che nel tempo si apre non solo all'Europa ma anche ad altre

---

<sup>57</sup> Allegoria rispettivamente di Stati Uniti e Russia.

aree del continente Asiatico e l’Africa. Le iniziative non saranno solo un unico canale di strade o ferrovie ma elaborati sistemi di scambio che andranno a combinare i corridoi terrestri con quelli marittimi (si pensi all’Oceano Pacifico e al Mar Arabico) e in prospettiva anche quelli aerei con linee multilivello che sfruttano le più efficienti logiche della geografia delle infrastrutture trasportistiche. Lo sviluppo è rivolto ad ogni canale di ogni latitudine andando perfino a teorizzare un canale BRI artico. In termini di finanziamenti, quasi impossibile anche solo figurarsi la dimensione dell’effettivo impegno economico per la riuscita del progetto, si è inserito uno schema di più finanziatori che ha aperto ad opere che richiedono cifre simili a 130 miliardi di dollari all’anno<sup>58</sup>. Allo scopo di supportare tali spese sono stati integrati diversi fondi di investimento, tra cui il *Silk Road Fund*, *Asian Infrastructure investment Bank* (di cui l’Italia è quarta azionista europea), la *Industrial and commercial bank of China*, la *CITIC Group*, *China Investment Corporation* a cui si aggiungono un numero consistente di banche e gruppi bancari di tutto il mondo.

Uno tra i primi pensieri che un geografo potrebbe sviluppare osservando alcune delle riproduzioni cartografiche della BRI, forse non sarà soltanto la crescita longitudinale della nuova via della seta, ma anche il forte richiamo alle teorie continentaliste della geopolitica dei primi del XX secolo.

“Chi Governa l’Est europeo comanda l’*Heartland*; chi governa l’*Heartland* comanda l’isola-mondo; chi governa l’isola-mondo controlla il mondo [...]” (Mackinder, 1919: 106).

che vale a dire, posta in termini dichiaratamente semplicistici, che chi controlla l’area detta *Pivot*<sup>59</sup> nella regione-perno posta sulle terre continentali euro-asiatiche dalla parte settentrionale dell’Himalayana alle coste Artiche, si colloca in un punto strategico capace di creare varchi di controllo verso le coste del Pacifico ad Est e verso le coste Atlantiche ad Ovest. Halford Mackinder, che formulò la teoria dell’*Heartland*, non immaginava probabilmente che, nei fatti, la prima potenza che in maniera concreta sta cercando di capillarizzare questa regione-perno è proprio la Cina. Non è un caso che uno studio affermato (Rippa, 2020) in materia di BRI collochi la base di studio proprio a Tashkurgan nella prefettura di Kashgar dove, la parte più occidentale della Cina, va a confinare con Kirghizistan, Tagikistan, parte di Afghanistan e

---

<sup>58</sup> Il dato viene riportato in un articolo di sintesi ‘*Belt and Road Initiative avvicina Pechino all’Europa*’, della News Letter online del 2018 della Farnesina a p.5 nel seguente Link [https://www.esteri.it/mae/resource/pubblicazioni/2018/06/newsletter\\_n3\\_aprile\\_2018\\_new.pdf](https://www.esteri.it/mae/resource/pubblicazioni/2018/06/newsletter_n3_aprile_2018_new.pdf) (verificato il 26/11/2023).

<sup>59</sup> Un’area derivata dalla teoria dell’Isola-Mondo che rappresenta il perno centrale del potere e che sarebbe collocata tra l’Eurasia e la Siberia.

Pakistan. Osservo che, proprio negli studi di settore (Durante, 2018) mirati a quest'ultimi paesi è richiamato il riferimento al concetto di *Heartland*. Pablo Durante ci parla del metodo olistico adottato dal Partito Comunista Cinese per ricostruire una visione sistematica della BRI e della sua estensione; in tale contesto predispone uno studio incentrato sulla dinamica di controllo polivalente (trasporto, presenza militare anche finalizzata al contingentamento dei fenomeni terroristici locali, sfruttamento di risorse economiche o umane) che geograficamente lo stesso autore accosta al concetto *Heartland*. Sono studi come quello di Durante ad assegnare al fenomeno il nome di *Heartland* ma nella sua più profonda programmazione la Cina è intenzionalmente orientata ad un controllo dell'area Pivot nei fatti (attraverso corridoi che travalicano il continente asiatico verso Africa ed Europa) e affermando che la tecnica di capillarizzazione deve tener conto di una struttura sistematica. Se è vero che la Cina non parla espressamente di *Heartland*, innegabilmente il coinvolgimento dell'Asia centrale nei processi multilivello di controllo assegnano alla Cina una posizione geograficamente favorita nel guardare al contempo Asia, Europa e Africa e le interconnessioni tra loro. Lo stesso Xi Jinping continua a promuovere lo sviluppo strutturato e animato da scambi politici mediante opere di *soft power* lungo la stessa via della seta per l'Asia centrale. Il passaggio storico, che è stato propedeutico ad altri corridoi (artico, siberiano-Nord americano), è proprio quello che interessa i paesi dell'Asia centrale: nodo di scambio che caratterizza proprio la via della seta.

Forse, ad oggi, l'inserimento di nuovi corridoi anche distanti dal passaggio dall'area asiatica centrale, ha così ramificato il programma di sviluppo infrastrutturale che si potrebbe sempre meno sentire parlare di un orientamento solo sull'area Pivot. Ad ogni modo (Durante, 2018: 20) conclude, infatti, che il successo del progetto sarà figlio di una programmazione sistematica subordinata ad una effettiva radicazione proprio nel *Pivot* eurasiatico. Lo stesso autore fa richiamo ad un interessante studio, fortemente esposto a critica, che combina il concetto di isola-mondo, sistema ferroviario BRI e isolamento degli Stati Uniti condotto dal politologo Parag Khanna. Nello studio (Khanna, 2012) si descrive come le prospettive della *Iron BRI Road* (nello specifico quindi la parte Railways del progetto) saranno, verosimilmente, capaci di congiungere una stazione di Londra come la *St Pancras* a Singapore o a Pechino sfruttando un'alta velocità efficiente e con elevato livello di comfort in soli due o massimo tre giorni. Tempo che, secondo l'autore, considerati i transiti sarebbe parificabile a quello che una compagnia aerea americana riuscirebbe a coprire in una rotta interna di distanza comunque inferiore rispetto al treno Londra – Pechino.

Ci tengo a segnalare che non reputo questo aspetto di tale studio capace di poter reggere autorevolmente i dati attuali. Per quanto stimolante dal punto di vista delle prospettive della BRI con l'isola mondo e l'Isola-America, motivo per cui ho voluto citarlo nel mio lavoro, questo studio legato ai tempi e alla logistica del trasporto che pone in competizione le ferrovie di Pechino con l'aviazione di Washington non trova conforto negli attuali dati. È indiscutibilmente interessante riflettere su una ferrovia transcontinentale (non ancora costruita) capace di rendersi più performante di un volo interno agli Stati Uniti ma attualmente non vi è alcun volo Nord-Americano<sup>60</sup> che impieghi tre giorni per completare la tratta e non esiste ancora un treno ad alta velocità che attraversi ventisette paesi e che con questi abbia già stipulato accordi specifici.



- Carta dei corridoi di terra e di mare del progetto Belt and Road. Fonte CSIS.

La *Belt and Road Initiative* rappresenta quindi un senso opposto a quello della antica via della Seta che muoveva dal vecchio continente verso l'oriente più remoto. Ora la Cina si preoccupa di creare un canale diretto da Pechino (*latu sensu*) verso occidente nelle regioni dell'Eurasia,

<sup>60</sup> L'autore parla di un semplice volo San Francisco – New-York distante la metà della tratta ferroviaria transcontinentale e con durata parificabile ai due o tre giorni. Dai sistemi di prenotazione accreditati (AMADEUS/IATA) tale volo raramente prevede lo scalo e quando è diretto ha una percorrenza media di sei ore.

dell'Europa continentale e dell'Africa. Il necessario ponte di passaggio e di controllo è proprio collocato nell'area Pivot al centro dell'Isola-Mondo. I grandi 'corridoi terrestri', come espresso sopra nella carta sopra inserita, non mancano di diramazioni verso Nord e verso Sud. L'interesse della Cina verso Mongolia o a Sud verso il Sud Est asiatico diventa ancora più evidente.

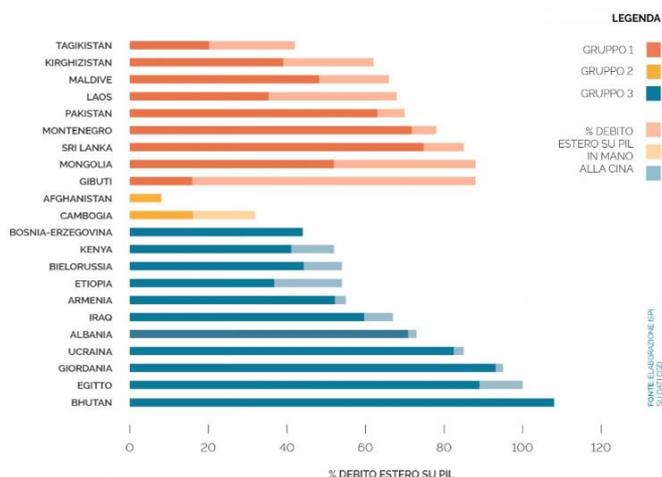
In accordo con uno studio dell'Istituto ISPI di Milano (Istituto per gli studi di politica Internazionale) le ramificazioni vanno poi a costituire corridoi economici diretti come è il caso del CPEC con il Pakistan<sup>61</sup> che ha l'ambizione, completata dalla BRI Marittima, di unire il Sud-Ovest della Cina al Mar Arabico potendo così estendersi verso lo Sri Lanka (guadagnandosi un percorso marittimo che non trova vincoli nell'India), per poi raggiungere la Somalia e la Grecia: un esempio di come chi controlla le terre tra i paesi '-Stan' e la Cina Occidentale, si colloca in Eurasia, Europa e Africa. In via precauzionale parlo di 'si colloca' (in luogo di 'controlla') per non aprire le specifiche del tema in scala globale dove si esprime con maggiori o minori intensità di presenza o di vero e proprio controllo. Il controllo si espande e si inserisce tra le fragilità economiche dei paesi che entrano nel programma BRI. In Asia, per riportarci verso le aree di nostro interesse, in effetti, ci sono già dati importanti di paesi che hanno preso parte all'*Initiative* e che stanno progressivamente accumulando debito pubblico nei confronti della stessa Cina. L'istituto sopra citato riporta un interessante confronto dell'incremento del debito pubblico in tre classi di paesi a causa (prevalente per il primo gruppo e concorrente per il secondo e il terzo) dell'operatività della *Belt and Road* all'interno degli stessi. A titolo esemplificativo, il Laos nel 2016 vede circa un valore pari al 70% di debito estero sul PIL di cui poco meno della metà è determinato dalle operazioni della BRI nel paese.

---

<sup>61</sup> Dato reperibile nell'articolo dell'Istituto ISPI – Istituto per gli studi di politica internazionale, proposto da A. Amighini e G. Sciorati (2019), 'Fast Checking: BRI, la nuova via della seta', 09 Agosto 2019 consultabile al link <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-bri-la-nuova-della-seta-23784> (verificato il 25/11/2023)

## Il debito dei partner BRI verso la Cina nel 2016

ISPI

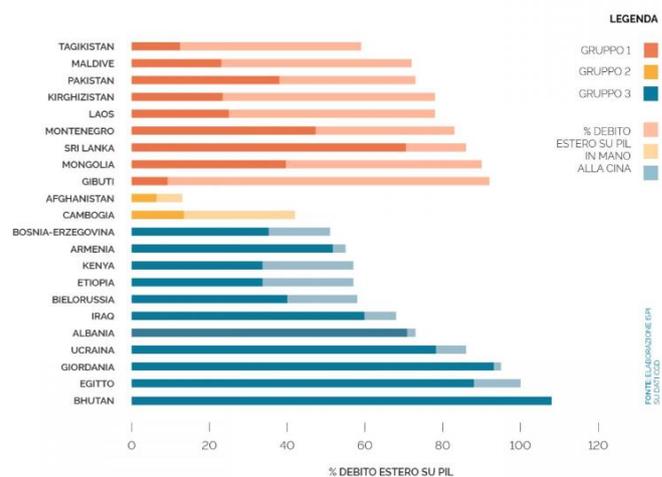


- Tabella sul debito al 2016 dei partner commerciali BRI della Cina.

Nel 2018 si osserva una tendenza ancora più allarmante dove il Laos avanza a quasi l'80% del suo debito estero sul PIL composto questa volta da una misura molto maggiore di debito contratto a causa delle cagionevoli azioni della *Belt and Road*.

## Il debito dei partner BRI verso la Cina nel 2018

ISPI



- Tabella sul debito al 2018 dei partner commerciali BRI della Cina.

Il Laos assume una posizione politica ed economica prona nei confronti della Cina e lo possiamo tanto più apprezzare nelle opere infrastrutturali o di intrattenimento che la Cina realizza in Laos e nello specifico nel Golden Triangle<sup>62</sup> ha condotto senza incontrare resistenze. Geopolitica e influenze economiche sugli Stati appena visti, sono stati ora richiamati in forma sintetica per consentire l'accesso ad un campione di studio in scala geografica piccola o medio-piccola. Mi riferisco alla qualità della vita, alterazioni sociali, adattamenti anche emotivi delle comunità o delle reti di comunità coinvolte dal fenomeno BRI a livello locale.

Anticipavo l'impegno dell'antropologo sociologo Alessandro Rippa che ha integralmente rivolto la sua attenzione alle dinamiche della BRI con uno sguardo longitudinale focalizzatosi poi sull'estremo occidente cinese, ed in particolare nella cittadina Tashkurgan, dove ha eseguito un lungo lavoro sul campo. L'autore, quando parla dell'inserimento delle infrastrutture di trasporto nella cittadina posta nella prefettura di Kashgar, richiama l'attenzione sul fatto che si sia trascurato completamente sia le esigenze di trasporto preesistenti sia le delicate composizioni etniche delle popolazioni periferiche. Questa informazione è tanto più validata dal fatto che il modello di costruzione e tempistica delle infrastrutture di trasporto BRI ignorano le caratterizzazioni etniche e delicati equilibri sociali locali anche in altre ramificazioni asiatiche (intenzionalmente non prendo casi extra continente) come accade in Mongolia, Myanmar e nel caso di nostro principale interesse nella regione a cavallo tra Tibet e regione Himalayana meridionale. Rippa colloca il discorso della BRI in aree di confine (sulla scorta del concetto espresso nella teoria di Zomia) avendo cura di distinguere tra *frontiers* e *borderlands*: i primi (Rippa, 2020: 28) sono spazi mobili periferici dove si muove lo sfruttamento ecologico, politico e sociale e le culture si incontrano e si uniscono, i secondi invece rappresentano l'aspetto più prettamente fisico del confine tra due Stati o tra due Stati-nazione. Inoltre, segnala, in maniera molto sibillina che i due concetti, in cinese, sono sintetizzati in un'unica parola: *Bianjiang*. Cosa è possibile imparare dalla Tashkurgan studiata da Rippa? La cittadina è emblema di nodo di scambio tra la Cina occidentale e l'Eurasia attraverso proprio la creazione, ormai decennale, di *hard infrastructures* come la *Karakoram Highway*<sup>63</sup>. Un tempo arrivare a Tashkurgan dal capoluogo Kashgar dell'omonima prefettura, comportava una traversata di una settimana su cammello o cavallo. Dagli anni Cinquanta la costruzione di una via asfaltata ha consentito il transito in sole sei ore attraverso veicoli a motore. A questo punto Rippa (2020:29) fa

---

<sup>62</sup> Trattasi di un'area franca posta ai confini tra Thailandia, Laos e Myanmar dove si alimenta il mercato di beni illegali e scambi economici antistatali per lo più stimolato dalla presenza cinese. Farò un riferimento più specifico al paragrafo 2.3.3. di questo capitolo.

<sup>63</sup> La *Karakoram Highway* è una autostrada appartenente al corridoio Cina-Pakistan.

apertamente appello a J. C. Scott e al preziosissimo concetto di ‘*distances demolishing technologies*’ che, attraverso strade resistenti agli stress climatici e linee telefoniche rafforzate, consentono lo scambio transfrontaliero<sup>64</sup> favorito dalla presenza nel territorio dello Stato-nazione.

Perché tale ultimo concetto si rivela centrale? Le conseguenze di una animata presenza territoriale dello Stato e del sovrapponibile sentimento di appartenenza nazionale creato dalle infrastrutture che ‘abbattono le distanze’ (*demolishing*) da Pechino, a cascata hanno fatto sorgere in Tashkurgan un nuovo centro attrattivo di migrazione (prevalentemente dal Pakistan), una nuova realtà di produzione diversificata e di turismo di cittadini cinesi. Inoltre, osserva Ripa, la presa politica del governo centrale di Pechino non si è limitata ad una presenza infrastrutturale (*hard infrastructure*) ma ad una vera e propria voce tramite altoparlanti nella cittadina che, con contenuti propagandistici, per alcune ore al giorno insistevano nelle menti dei cittadini riepilogando i severi principi del Partito (*infrastruttura soft* di comunicazione). Questo fattore acustico-cognitivo ha avuto in risposta una popolazione che ha rimodulato il proprio concetto di cittadinanza periferica in un nuovo modello di politica del controllo attivo reciproco: gli stessi abitanti, infatti, segnalano tempestivamente le violazioni commesse dagli altri cittadini sostituendosi ad un potere di polizia, alimentando quella che possiamo intendere come delega dell’azione statale. Gli altoparlanti sono stati poi sostituiti nel tempo da progetti urbanistici avveniristici che comprendevano blocchi di nuovi appartamenti, ville e centri commerciali. Ripa annuncia così che lo ‘Stato è la società stessa’ in accordo alle principali linee dell’antropologia politica.

Se questa è la linea interpretativa dominante per l’area intorno a cui si snoda la *Karakoram Highway* ed in particolare *Tashkurgan*, quale è il suo rapporto con le letture offerte alle popolazioni delle *borderlands* di Zomia? Posso anzitutto segnalare che questa regione è inclusa nella cartografia Zomia solo da alcuni studiosi<sup>65</sup> ma spostandoci verso l’area dai più riconosciuta capiamo che l’intervento cinese con la *Belt and Road* ha già accumulato nuove realtà che si avvicinano per alcuni aspetti a quanto riportato sulla cittadina di *Tashkurgan* e dove, soprattutto, si ha una opportunità di ridefinire Stato centrale, comunità senza lo Stato e

---

<sup>64</sup> È opportuno ricordare che stiamo parlando in questo studio di una strada che congiunge la Cina occidentale al Punjab Pakistano fino a Sud ad Islamabad lungo il lungo confine con il Tagikistan.

<sup>65</sup> Nel primo capitolo ho fatto riferimento alla cartografia estesa proposta da E. Leach dove includeva l’altopiano del Kurdistan. Si rimanda a Cap 1 Par 1.1.3.

Società-Stato. In Myanmar nuove grandi strade cinesi popolano i confini abitati dai Kachin: mi occuperò di quest'ultimo caso infra al paragrafo 2.3.3 a ciò dedicato.

A questo punto trovo necessario anticipare alcuni degli interventi in essere ed in divenire che riguardano il cuore del mio lavoro: il ruolo della *Belt and Road initiative* nella geografia fisica ed umana dell'Himalaya e del Nepal nello specifico. Un paese come il Nepal, caratterizzato dall'essere un *landlocked country* (ovvero paese privo di accesso diretto al Mare e circondato da altri paesi), esprime un evidente favore verso il progetto BRI per numerosi motivi. Vedremo, infatti, nell'ultimo capitolo che uno dei primi vincoli al progetto è proprio il vincolo geografico: il Nepal condivide circa 1400 km di confine con la Cina lungo la catena Himalayana che, a differenza dei confini Sud, Est e Ovest con l'India, incontra maggiori criticità logistiche e strutturali per via della presenza totale ed importante dei monti. Tale ostacolo orografico non ha impedito l'apertura ad accordi mirati per iniziative BRI anche motivate dalla condivisione culturale e religiosa con la regione settentrionale del Tibet e delle popolazioni di montagna. Se poi si aggiunge che l'ingresso di infrastrutture di trasporto su strada o ferrovia che attraversa e spesso trafora la montagna, è dai nepalesi (nello specifico i nepalesi di valle) inteso come salto in avanti verso uno sviluppo esplosivo dell'economia e commercio con la Cina, si ha facile idea di quanto il paese sia aperto e proattivo verso le iniziative BRI.

Nel capitolo tre si avrà modo di osservare, tuttavia, che nonostante tutte queste premesse favorevoli, il Nepal non ha una effettiva ed attuale serie di opere stradali o ferroviarie rispondenti alle attese; il paese, infatti, continua a condividere con la Cina numerosi progetti e *challenges* trasmesse nei tempi forse ormai da troppo tempo. I fattori di tali lungaggini derivano da presupposti come la già richiamata difficoltà della morfologia territoriale ma anche dalla fortissima influenza dell'Elefante. L'India ha le sue autonome ingerenze politiche e *initiatives* infrastrutturali e non potevano certo mancare quelle rivolte al Nepal. Il Dragone e l'Elefante spingono, con un moto quasi geologico, da Nord e da Sud il paese Himalayano ricordandogli le carenze strutturali, politiche e nella erogazione dei servizi alla popolazione. Invero questo è l'atteggiamento costantemente assunto verso tutti quei paesi che trovano una nuova strada offerta da Pechino o da Nuova Delhi. Nell'analisi del capitolo dedicato al Nepal dovrò dare priorità alle *initiatives* cinesi per maggiore affinità con la casistica incontrata.

Reputo importante citare l'ambasciatore di Italia a Pechino Ettore Francesco Sequi<sup>66</sup>, nell'intervista rilasciata alla *News Letter Online* 2018 Farnesina, in cui afferma che:

'[...] Soprattutto in una prima fase, gli operatori stranieri si sono concentrati sui possibili vantaggi. [...]45 Paesi asiatici dovrebbero investire 26.000 miliardi di dollari entro il 2030 per colmare il proprio *gap* infrastrutturale [...]. È possibile ipotizzare che BRI 'intercetterà' una larga parte di queste esigenze, con interessanti prospettive per gli operatori dell'ampia filiera di attività connesse alla realizzazione di infrastrutture'.

Normalizzare così alacramente l'unione tra *gap* e 'intercettazione' dei *gap* da parte di Pechino può effettivamente ridurre, agli occhi dell'opinione pubblica, la gravità politica ed economica che questo fenomeno sta comportando sui paesi che attraversa. In ragione di questo, possiamo parlare di *gap* per tutte quelle situazioni in cui l'intervento della Cina è stato forzato e soprattutto non richiesto? Possiamo parlare di *gap* quando la Cina crea casinò<sup>67</sup> nelle vergini *borderlands* dei Kachin?

In chiusura di questo paragrafo segnalerei che, almeno parzialmente, gli entusiasmi vanno comunque ridimensionati in considerazione delle più recenti vicissitudini che stanno riformando la nuova Via della Seta. Risale al 06 dicembre del 2023 la notizia dell'uscita dall'accordo da parte dell'Italia con una linea di definizione diplomatica piuttosto garbata. A seguito di trattative importanti, come da programma politico del governo Meloni si è proceduto a revocare qualsiasi impegno assunto nel *memorandum* di impegni siglato da Giuseppe Conte nel 2019. Dico 'garbato' perché così come segnalano le prime fonti giornalistiche<sup>68</sup> il dialogo diplomatico conferma le relazioni preesistenti, incoraggiando altri impegni fruttuosi per l'Italia. Si può dire che il fallimento con l'Italia (paese fondamentale nel progetto poiché l'unico del G7 siglante l'accordo) possa essere attribuito alla scarsa produzione di effetti nei quattro anni di operatività della BRI. Poche le innovazioni e forte latenza nei risultati economici dell'accordo; i giornalisti del *Corriere* segnalano che ciò può parzialmente essere imputato al freno dei lavori durante il Covid19 e a causa della forte contrarietà espressa dagli Stati Uniti.

---

<sup>66</sup> Articolo *supra* citato nota XX '*Belt and Road Initiative* avvicina Pechino all'Europa', della *News Letter online* del 2018 della Farnesina a p.11.

<sup>67</sup> La vicenda verrà meglio espressa nel paragrafo 2.3.3.

<sup>68</sup> Vedasi Articolo 'L'Italia è uscita dalla via della seta: la nota d'addio consegnata a Pechino', in *Il Corriere della Sera* del 06/12/2023 reperibile al seguente link [https://www.corriere.it/politica/23\\_dicembre\\_06/italia-uscita-via-seta-caed5644-9423-11ee-bf17-27011c9bfd8d.shtml](https://www.corriere.it/politica/23_dicembre_06/italia-uscita-via-seta-caed5644-9423-11ee-bf17-27011c9bfd8d.shtml) (verificato il 06/12/2023).

## 2.3 – Il Myanmar quale paese rappresentativo tra i paesi dell’area Zomia e gli interventi infrastrutturali Indiani e Cinesi nelle aree di confine ed interne

Procedo ora con il trattare gli aspetti sopra indicati applicati al caso Myanmar. Questo paese, come già anticipato, rappresenta il *pattern* di riferimento di cui mi avvarrò per lo studio del Nepal. In questo paragrafo e nei successivi emergerà, infatti, quanto il Myanmar sia un riferimento accademico per gli studi legati all’area Zomia e al contempo quanto sia coinvolto marcatamente dai fenomeni infrastrutturali asiatici maggiori come la *Belt and Road Initiative* e i programmi di sviluppo trasportistico indiani. Questo quadro d’insieme poggia, necessariamente, su aspetti di geografia fisica quali la presenza di aree montane<sup>69</sup>, ampie aree pianeggianti e una vastissima apertura costiera sul Mar della Andamane e sul Mar del Bengala. Le premesse inoltre poggiano sulla geografia politica del Myanmar considerando l’imprescindibilità, nei discorsi su Zomia e maxi-infrastrutture di trasporto, di elementi quali la presenza di confini con India, Cina, Laos e Thailandia e il ruolo strategico dei mari da cui il paese è bagnato. Darò lettura, nel rispettivo ordine, di quale dimensione copra ora lo studio dell’area Zomia sul Myanmar, quale impatto hanno avuto progetti indiani infrastrutturali come la *Kaladan Road* e la BRI cinese. Prima di procedere, tuttavia, trovo importante riportare alcuni dati relativi alla demografia, politica interna e particolarità delle infrastrutture di trasporto birmane.

**Brevi elementi di demografia del Myanmar** - Il paese, per l’anno 2022, conta 54.179.306 abitanti<sup>70</sup>, con una popolazione che raggiunge una aspettativa di vita di circa 66 anni per ambo i sessi nel periodo post-Covid. In riferimento al profilo di economia interna del paese e distribuzione del reddito, il Myanmar, presenta come ultimo dato quello del 2017 con un coefficiente di Gini<sup>71</sup> pari a 30.7. Il dato della disuguaglianza nella distribuzione del reddito potrebbe essere interessante a fronte di un costante contrasto tra popolazioni *borderlands* e

---

<sup>69</sup> I monti Arakan sono quelli più alti e si trovano al confine con l’India toccando un peak di 3094 mt.

<sup>70</sup> Dato relativo all’anno 2022 riferito dal report Myanmar della World Bank 2022 reperibile al link <https://data.worldbank.org/country/MM> (verificato li 03/12/2023).

<sup>71</sup> Nella tabella offerta dalla banca dati della World Bank, il paese con un valore simile non va quindi a distinguersi eccessivamente dalla media, considerando che per lo stesso anno l’Italia registrava un Inequality level pari a 35.9. I dati sono reperibili al sito <https://databank.worldbank.org/source/gender-statistics/Series/SI.POV.GINI> (verificato in data 03/12/2023).

popolazioni delle aree centrali che registrano, nelle diverse fratture tra i due gruppi anche quella legata alla disparità economica e disparità di produzione. Un dato così ben piazzato nella lista dei paesi sottoposti allo studio potrebbe indurre a pensare che non si siano tenute in calcolo quote di popolazione (soprattutto quelle delle *upperlands*) esponendo ad un rischio di invalidità del valore finale; dal 2017 il paese non ha più presentato alcun dato in merito al reddito della popolazione. Questa resta una considerazione non validata da uno specifico studio demografico ma se dovesse risultare effettiva valorizzerebbe il discorso della disparità tra le popolazioni *Hill* e quelle *Valley*.

**Infrastrutture birmane: aria, acqua e terra** - Sul punto della geografia delle infrastrutture birmane si osserva che vi è una omogenea distribuzione di aeroporti locali ed internazionali nella parte centrale del paese; assenza totale nella parte meridionale e settentrionale. I principali aeroporti si collocano nella capitale Naypydaw International, Mandalay International e Yangon International; i primi nella parte interna del paese e l'ultimo nel delta del fiume Yangon a circa cinquanta chilometri dalla costa e dagli impianti portuali. Interessante caso è quello dell'aeroporto di Surbung Domestic Airport situato nell'area di confine con l'India nella parte meridionale dello Stato Chin<sup>72</sup>. L'Opera iniziata nel secondo decennio del duemila e completata durante la pandemia ritardando così i test di avvio.

Il terminal viene comunque inaugurato con tanto orgoglio<sup>73</sup> perché quest'opera aeroportuale pare non aver risentito di influenze da India e Cina, ma al contrario sarebbe figlio di un forte sforzo di auto finanziamento e apertura ad un nuovo mondo per le comunità Chin. Queste non sono meno marginalizzate delle comunità gemelle collocate a Nord-Est di cui già abbiamo aperto argomento. La pista si trova a circa 1830 metri di quota e ciò alimenta nuove aspettative di scambio tra la *Valley* (i collegamenti che si sono visti hanno infatti mirato ai tre aeroporti principali sopra citati) e le *Upperlands* communities. Tuttavia, bisogna prendere atto che allo stato attuale non risulta essere uno scalo operativo (se non per sporadici voli privati) anche per inadeguatezza strutturale dell'aeroporto: manca un gestore di *Ground-Handling*<sup>74</sup> e manca anche una postazione di rifornimento carburante.

---

<sup>72</sup> La cartografia aeronautica che accompagna questa singolarità aeroportuale è consultabile al sito SkyVector al seguente link <https://skyvector.com/?ll=22.939113889,93.615330556&chart=301&zoom=2> (verificato il 03/12/2024)

<sup>73</sup> Scatti della cerimonia di inaugurazione sono accessibili al sito dell'ente turistico della regione Chin al seguente link <https://www.chintravel.com.mm/en/practical-information/information-center/information-center-subon/> (Verificato il 03/12/2023).

<sup>74</sup> Gli aeroporti per la gestione delle operazioni *Air-side* e soprattutto di *Ground-side* si avvalgono di ditte che controllano i servizi di carico bagagli, sicurezza passeggeri e merci e assistenza fornendo anche propri mezzi e

Per quanto riguarda la navigazione su acqua e sistemi portuali è possibile subito dire che il Myanmar si distingue per aver la maggior parte dei porti (anche quelli maggiori) all'interno di fiumi o nei delta dei fiumi: l'esempio più palese è Yangon che richiama circa il novanta per cento dell'intero traffico commerciale delle acque<sup>75</sup> nazionali. Seguono poi il porto fluviale di Patheingyi e quello marittimo di Mawlamyine e un caso davvero interessante per il nostro studio che è rappresentato dal *Kaladan Multimodal Port of Sittwe* che, come annuncia il nome, è appendice estrema della *Kaladan Road*. Avendo sempre cura di non trascurare nessun aspetto legato alla denominazione è evidente il ruolo di innesto di questa infrastruttura nel momento che viene descritta come 'multimodale'. Nel progetto, il trasporto è eseguito attraverso una strada e prosegue, poi, dal porto di Sittwe verso destinazioni oltre mare e nello specifico Calcutta; la realizzazione aggressiva della *Kaladan road* nei territori delle popolazioni Chin da parte dell'India lascia presagire quali siano le principali destinazioni di questo progetto multimodale. Calcutta è l'obiettivo di congiunzione di tale iniziativa indiana che non beneficia di tratti intermedi in Bangladesh. Come il Dragone, anche l'Elefante è nuovamente presente nelle vicende di costruzione intensiva infrastrutturale, in questa circostanza, del Myanmar.

### **2.3.1 – Leggere l'area Zomia attraverso le *Upperlands* birmane ed il loro rapporto con lo Stato centrale**

A fronte di un elevato numero di gruppi etnici birmani minori, quelli più grandi come i popoli Chin, Shan, Rakhine, Kachin, Karenni e Mon, sono stati entrati marcatamente nei discorsi accademici legati allo studio delle aree Zomia birmane. Alcune di queste comunità saranno protagoniste del presente paragrafo poiché esponenti principali di quelle popolazioni di frontiera che nei monti birmani hanno creato un nuovo profilo al concetto di Zomia; per logiche geografiche saranno sotto la nostra attenzione principalmente le comunità Chin e Mizo e Kachin. Ci sposteremo dalle crisi politiche di valle alle aree montane nel confine cinese per poi

---

strumenti (es la scaletta per salire sull'aereo o l'elevatore per i passeggeri a ridotta mobilità). Nel mondo dell'aviazione si distingue per la copertura quasi globale la *GH Swissport International AG*.

<sup>75</sup> Le indicazioni in merito ai principali porti attivi in Myanmar è offerta dal report della Export Preview | Digital Logistics Capacity Assessments, Logistic Cluster (2023)'2.1.10 Myanmar Port of Yangon' reperibile al link <https://dlca.logcluster.org/2110-myanmar-port-yangon> (verificato il 17/12/2023).

chiudere con qualche riflessione sui confini occidentali con l'India e la terra 'Shelter' (terra che accoglie) del Mizoram.

In questo capitolo non sarà necessario introdurre nuovamente il concetto di popolazioni Zomia ma sarà sufficiente richiamare, quasi integralmente, quanto già presentato al Par. 1.1.2.

Notoriamente il Myanmar conosce da tanto tempo condizioni politiche, sociali ed etniche di forte precarietà e instabilità. Partendo da valle è necessario far riferimento alla lunga e quasi ininterrotta serie di guerre civili che coinvolgono il governo centrale del paese sin dalla sua indipendenza dal Regno Unito del 1948 e che hanno portato spesso all'attenzione dell'occidente vicende aventi una forte risonanza politica. A costituire le principali linee di conflitto nel paese sono da un lato la richiesta di democratizzazione del governo e scardinamento del potere militare statale e dall'altro il fronte che batte l'esigenza di una nuova distribuzione territoriale che passa attraverso la divisione in stati federali del Myanmar e frazionamento in unità amministrative locali più autonome.

Probabilmente il personaggio politico birmano maggiormente di spicco è la politica Aung San Suu Kyi. Dal 1988 l'esponente della *National League for Democracy* ha affrontato lunghi periodi di prigionia per il solo fatto di essersi opposta ad il potere centrale statale che appiattiva valori come democrazia e libertà fondamentali anche delle minoranze etniche. Il carattere resistente e tenace espresso con gentilezza, eleganza e mai manifesta ostilità, ha portato al riconoscimento del premio Nobel ad Aung San Suu Kyi nel 1991 e alla nomina ad Ambasciatrice di Coscienza nel 2009. Tuttavia, negli anni, l'opinione pubblica prevalentemente internazionale ha invertito quasi drasticamente il sentimento di stima verso la politica in conseguenza ad azioni repressive che avrebbe condotto la donna e il suo partito contro le minoranze islamiche birmane. A fronte di denunce da parte delle comunità Rohingya, molte autorità occidentali si impegnarono nella richiesta della revoca del premio Nobel senza successo per assenza di una norma specifica che preveda tale sanzione.

Il Myanmar, quindi, si conferma anche nelle vicende contemporanee, un paese fragile politicamente e quasi mai vicino a effettive vittorie democratiche: questo è un terreno di coltura validissimo per praticare l'uso del controllo violento e coatto della forza sulle minoranze più cagionevoli. Interviene a questo proposito la letteratura su Zomia: tali tensioni sociali e politiche di attacco violento antidemocratico, come si anticipava, hanno costituito una costante fuga delle comunità delle *borderlands* montane dalla sottomissione al potere Statale prevalentemente militarizzato.

Abbiamo l'esperienza di Edmund Leach nello studio sul campo delle comunità Kachin. Le strutture sociali e gli schemi antropologici parlano di popolazioni che versano in condizioni di conflitto costante con il governo centrale birmano e comunità limitrofe quali i villaggi Shan. La distribuzione lungo i confini ha aiutato ad allineare tali popolazioni alle teorie più classiche dell'area Zomia. I Kachin sono collocati nella parte settentrionale-orientale del paese in uno stato autonomo federale significativamente distante dalle capitali politiche e commerciali del Myanmar. L'area interessata è, inoltre, una *borderland* che impegna integralmente i suoi confini Est con la Cina. Negli studi di Leach ed anche di James Scott emerge come dato fattuale quello di una vita in movimento, senza una stabilità o un costante riferimento geografico se non la stessa area montana (Stato federato del Kachin) occupata dalle stesse comunità. Non è presente alcun riferimento politico-apicale nemmeno all'interno delle singole comunità offrendo margine di studio tipico dell'antropologia politica anche per quell'idea di 'struttura sociale in fuga' che ci racconta nel suo lavoro cardine J. Scott. I Kachin, ma nel discorso si contempla anche la dinamica adottata dai Chin, presentano strutturalmente una forma di governo della comunità 'acefala': forma di governo connotata da sistema autarchico e di autogoverno. Le comunità che si trovano, invece, nel Mizoram nei confini Ovest tra Myanmar e l'India sono negli studi di Scott rappresentate dal popolo Mizo distribuiti nei monti lungo tale confine. Scott descrive anche in questo caso una comunità che riesce ad andare in fuga dallo Stato e dalle sue politiche impositive; in fuga sono anche le relative risorse di sostentamento di queste popolazioni ed in particolare l'agricoltura. Nel sostenere questa sofferta ma virtuosa dissociazione dal governo centrale, tali comunità non mancano di registrare alti numeri<sup>76</sup> di *IDP's (Internal Displaced People)*<sup>77</sup> ancora elevatissimi che si aggirano intorno a 120.000 *IDP* distribuiti nello Stato Kachin.

In termini di numero di *Internal Displaced People* dell'area Zomia, la situazione si fa ancora più grave se ci riportiamo nella regione indiana del Mizoram dove affluiscono popolazioni in fuga dal Bangladesh a Ovest, dalla regione Indiana settentrionale del Manipur e dal confine Est le comunità birmane Mizo, Chin, Kuki, Zomi. Il Mizoram è stato prima sede di instabile accoglienza per le comunità birmane e poi progressivamente, più recentemente, anche per gruppi etnici Bengalesi e come accennato anche per i fuggiaschi del Manipur. Su quest'ultimo

---

<sup>76</sup> Dati riportati dall'articolo di N. Byrne, (2021) '*Myanmar's Kachin State in Ruins 10 Yearson from Collapsed Ceasefire*', Trócaire 24 Jun 2021, disponibile al seguente link <https://www.trocaire.org/news/myanmars-kachin-state-in-ruins-10-years-on-from-collapsed-ceasefire/> (verificato il 08/12/2023).

<sup>77</sup> Tale concetto descrive soggetti sfollati che migrano in aree interne allo stesso paese diverse da quelle di provenienza per fuggire da guerre e catastrofi naturali.

spostamento migratorio di IDP si ha maggiore risonanza nei canali mediatici internazionali ma anche locali come da prova di interesse un recente articolo the *The Times of India*<sup>78</sup>. Si segnala che la forte affluenza di popolazioni del Manipur, nella misura circa di 12 mila soggetti, ha alimentato un forte confronto tra lo Stato del Mizoram e il governo di Nuova Delhi per il supporto all'emergenza umanitario che progressivamente richiedeva somme sempre maggiori che partivano da 5 Crore di Rupie (50 milioni Rs), poi ulteriori 10 Crore per un totale di circa 150 milioni di Rupie pari a circa un milione e seicento settanta mila euro. Nuova Delhi guarda con forte disapprovazione questo *Melting Pot*<sup>79</sup> di popoli in fuga, che in questa zona patiscono ancora di più le carenze alimentari e di sussistenza. Questi popoli, mi venga concessa la forzatura, si trovano in uno 'stato evolutivo' nei canoni Zomia, primordiale e che ancora non conosce il concetto non solo di autarchia senza-Stato ma anche senza-bisogno-dello Stato. L'emergenza del Manipur si aggiunge ad una passerella storica di popolazioni che sortiscono la pressione centrale nello Stato indiano confinante con il Myanmar. Per portare i dati dei flussi migratori delle popolazioni birmane (che ben precedevano temporalmente le vicende delle migrazioni del Manipur) si segnalano più di 50 mila soggetti (in parte anche dal Bangladesh)<sup>80</sup> attualmente distribuiti nel Mizoram. I numeri sempre più elevati dei IDP's nel Mizoram, soprattutto a seguito del colpo di stato del 2021 in Myanmar, sono sempre più alti e Nuova Delhi inizia ad avvertire ogni soggetto, ogni iniziativa umanitaria come un costo: le popolazioni delle *borderlands* costano e, come nel prossimo paragrafo proverò ad illustrare, sono esse stesse poi a scontare questo costo sopportando la incalzante esigenza dell'India di creare infrastrutture anche a costo della vita di chi popola il Mizoram.

---

<sup>78</sup> Articolo del 18/11/2023, 'Mizoram yet to get Rs 10 crore from Centre for people displaced from Manipur', The Times of India. Accessibile al seguente link <https://timesofindia.indiatimes.com/city/guwahati/mizoram-yet-to-get-rs-10-crore-from-centre-for-people-displaced-from-manipur/articleshow/105302648.cms> (verificato il 08/12/2023)

<sup>79</sup> In accordo con la voce *Melting Pot* nel dizionario Treccani online si intende 'Amalgama eterogeneo di gruppi, individui e religioni, molto diversificati tra loro per ceto, condizione, appartenenza etnica, che convivono entro la stessa area territoriale geografica e politica'. Fonte reperibile al link <https://www.treccani.it/enciclopedia/melting-pot/> (verificato il 17/12/2023)

<sup>80</sup> Dati migratori forniti nell'articolo di J. Suante, (2023) 'Internally Displaced Persons Crosses 9,500-Mark In Mizoram State forms high-level committee to aid IDPs arriving from Manipur', The Citizen, 06/06/2023. Accessibile al seguente link <https://www.thecitizen.in/india/internally-displaced-persons-crosses-9500-mark-in-mizoram-938022> (verificato il 08/12/2023)

### 2.3.2 – L'intervento dell'Elefante: la *Kaladan Road* e le *Highways* verso il Myanmar

Con il caso che in questo paragrafo verrà trattato, si entrerà nel cuore dell'obiettivo di studio della presente tesi: gli effetti delle infrastrutture di trasporto, in particolare la *Kaladan Road Project*, nelle popolazioni Zomia dei confini Birmani (Sarma, 2021). Come segnalato in chiusura del precedente paragrafo, queste popolazioni vivono anche attualmente accanto a strutture come strade e ferrovie che creano un profondo solco sull'epitelio sociale di popolazioni già estremamente deboli e facilmente sottoponibili ad oppressione. La storia che ci propone la ricercatrice Jasnea Sarma in un'opera dedicata al ruolo del progetto *KMMTTP*<sup>81</sup> nel confine tra Myanmar e India accoglie un panorama di elementi che fino ad ora si sono presentati in maniera ricorrente. Le popolazioni in fuga che si distribuiscono nell'area attorno alla capitale Aizawl nel Mizoram centro-settentrionale fino alle regioni meridionali dello Stato e verso il confine birmano con lo Stato del Chin, e che vivono ad una quota superiore a trecento metri su livello mare, stanno sperimentando un nuovo concetto di intervento statale a fronte di un precedente periodo di profondo isolamento. L'obiettivo del progetto è unire i traffici di beni tra Aizawl e Calcutta ma la via più breve, come si può intuire osservando la carta seguente, doveva essere l'attraversamento trasversale del Bangladesh che, invece si è opposto al programma.



- Carta della Kaladan Multimodal Transit Transport Project. Produzione *Soham Sen*, The Print.

<sup>81</sup> Acronimo di *Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project*.

Il Myanmar è quindi la strada da seguire. L'autrice ci segnala che il progetto indiano prende il nome dal fiume Kalagan, uno dei canali di trasporto utilizzato in precedenza che attraversa la parte meridionale del Mizoram superando il confine a Sud passando per lo Stato dello Chin e sfociando nella riviera dello stato Rakhine. In questo tratto birmano, all'altezza della cittadina di Paletwa, il fiume diventa navigabile per 158 chilometri fino alle coste del golfo del Bengala; da Paletwa fino a Nord alle terre del Mizoram il canale si restringe e diventa, come si è detto, maggiormente complesso il trasporto. Effettivamente gli insediamenti più consistenti in questa zona del Mizoram e del Myanmar erano difficilmente tra loro congiunti: il fiume è lento, le strade non sono asfaltate e spesso hanno la forma curvata ad 'U' per assecondare la morfologia dei monti dominanti il territorio. Mi preme riportare solo una frase di J. Sarma che esprime in poche parole il senso di questa analisi: '[...] *The Kaladan River, which flowed through this territory and across the border, was then one of the most pristine rivers in India [...] But things were changing in the hilly, remote borderlands [...]*'<sup>82</sup>. In accordo con questa affermazione, diventa chiaro che tutto ciò che emerge dal progetto che sia capace di superare tali criticità geografiche, potrebbe rappresentare o un singolare successo ingegneristico infrastrutturale con pochi precedenti o una collezione di cantieri che tentano di abbattere le barriere delle montagne e della foresta senza dar effettivo esito all'opera e cagionando danni all'ambiente ma soprattutto alle popolazioni delle *borderlands* quasi in maniera 'preterintenzionale'<sup>83</sup>.

Ho anticipato che il fiume Kaladan ha ispirato un grande progetto quale quello del corridoio *Kaladan Multi Modal Transit Transport Project* che congiunge le aree interne del Mizoram con lo Stato Chin fino al porto di Sittwe. Il sistema è studiato per essere multimodale così da meglio avvalersi del tratto navigabile del fiume integrando, quindi, il trasporto fluviale con quello marittimo nel porto di Sittwe per raggiungere destinazioni della costa Est dell'India, come Calcutta attraversando 539 chilometri di mare nel Golfo del Bengala. Nella parte settentrionale, a partire dalla cittadina birmana di Paletwa, il fiume lascia il passo alla strada che, arriva così

---

<sup>82</sup> Testualmente '[...]Il fiume Kaladan, che scorre attraverso questo territorio e passa oltre il confine, era allora uno dei fiumi più puri e puliti dell'India [...] ma le cose sono cambiate nelle montagne e nelle remote aree di confine.' J. Sarma, 2021: 127.

<sup>83</sup> Mi permetto di sfruttare questo termine sottratto dal lessico giuridico per rappresentare l'elemento volitivo che probabilmente l'India ha adottato ovvero finalizzare un'opera di infrastrutture di trasporto azzardate accettando che come conseguenza non vi fosse solo la buona riuscita dell'opera ma anche l'eventuale turbamento della serenità, integrità e benessere delle popolazioni distribuite nelle *borderlands*.

ad attraversare il confine con l'India incontrando il Gateway Zorinpui che con un cartello che preannuncia una serie di varchi check-point.

Per arrivare alla capitale del Mizoram, la Kalagan road si estenderà per ulteriori 88 chilometri sino a Lawngtlai dove è già presente una precedente Highway (NH 2) che si raccorda nel progetto per concludere il tratto nella capitale a Nord. Si parla in totale di circa 1260 km tra Autostrade, strade, trasporto fluviale e marittimo per unire Calcutta ad Aziwal ed un investimento che si aggira intorno a 484 milioni di dollari da parte dell'India. L'inizio della *KMMTTP*, nonostante pregressi accordi sul traffico di beni transfrontaliero tra Myanmar e India già negli anni Novanta, si può collocare nell'aprile 2008 con l'accordo tra governo birmano e ministero degli affari esteri indiano.

Nel Marzo 2021, in un servizio di *India Today*<sup>84</sup>, il ministero delle opere pubbliche Indiano, afferma che il tratto Mizoram era stato quasi completato ad eccezione di qualche ponte. Due anni dopo nella stampa indiana, riporto un articolo<sup>85</sup> del *Northerast Now online*, parla di 98,1 per cento dei lavori conclusi sempre in riferimento alla tratta indiana che ormai assume il nome di NH-501A<sup>86</sup>. Ulteriori fonti segnalano importanti rallentamenti soprattutto nel tratto stradale birmano al punto che complessivamente possiamo continuare a parlare di Progetto Kaladan ancora al futuro. I rallentamenti sono stati spesso imputati all'intervento pandemico nel 2020 e al colpo di Stato che ha destituito il governo civile nel 2021 portando alla nomina di presidente capo del gabinetto il generale Min Aung Hlaing e intensificando la presenza militare nelle aree di confine con il Mizoram; la presenza militare (anche locale come l'Arakan Army) assume da questo momento in poi un ruolo centrale nelle vicende del progetto multimodale della Kaladan in quanto autori di diversi attacchi ai cantieri della Strada, in particolare si ricorda l'intervento distruttivo all'altezza di Paletwa sempre nel 2021.

A questo punto reputo necessario domandare quali effetti questa opera, o più prudentemente 'progetto, abbia sortito sulle comunità che popola le *upperlands* e *borderlands* del Mizoram e del confinante stato birmano Chin; zone che per l'autrice J. Sarma ospiterebbero il concetto di

---

<sup>84</sup> Servizio del 23 Marzo 2021 reperibile nel canale ufficiale youtube di India Today al seguente link <https://www.youtube.com/watch?v=Hc3Ck8jsfjl> (sito verificato il 10/12/2023).

<sup>85</sup> Articolo del 6 Aprile 2023, 'Cross border road coming up in Mizoram', NorthEast Now News reperibile al link <https://nenow.in/north-east-news/mizoram/cross-border-road-coming-up-in-mizoram.html> (sito verificato il 10/12/2023).

<sup>86</sup> La strada non è stata ancora formalizzata nel registro stradale del ministero dei trasporti indiano che si limita ad individuare il tratto interessato nella NH-2 e nella NH-502 parzialmente coincidenti. Vedasi tabella ministeriale aggiornata ricavabile nel sito [https://morth.nic.in/sites/default/files/Details-of-National-Highways-as-on-31.03\\_1.pdf](https://morth.nic.in/sites/default/files/Details-of-National-Highways-as-on-31.03_1.pdf) (verificato il 10/12/2023).

‘nulla’ o ‘presenti nel nulla’<sup>87</sup>. Per questo fine riprendo l’analisi che ha condotto l’autrice che opera un viaggio attraverso i villaggi direzione Sud partendo da Lawngtlai. Presenza (Sarma, 2021: 129) di comunità stabili intorno a derivazioni stradali e comunità, che definisce ‘*Shaky Identities*’ appartenenti prevalentemente a minori gruppi etnici birmani in fuga dal colpo di Stato del 2021. Su queste popolazioni l’intervento ingegneristico costituisce forme di instabilità economica e di appartenenza territoriale già precaria attraverso sistemi, ad esempio, di dragaggio del fiume Kaladan come quello avvenuto nel 2017. Tale condizione di indebolimento locale non è certo la priorità dello Stato centrale né il fine effettivo dell’opera, là dove l’India capitalista scava un canale che, come si è visto almeno nel Mizoram, sfrutta l’astenia economica e strutturale delle comunità delle *bordelands*.

Non è meno importante (Sarma, 2021: 135) l’interessante fenomeno di distribuzione delle informazioni ‘ufficiali’ tra gli abitanti del Mizoram sul progredire dei lavori attraverso l’informalità dei gruppi Whatsapp. Questo accade sia nel Mizoram meridionale che nello Stato birmano del Chin dove l’infrastruttura di trasporto è ancora embrionale tanto quanto lo è l’infrastruttura di comunicazione; tuttavia, la maggior parte degli sfollati locali o dei rifugiati dal Myanmar restano comunque irraggiungibili. Riporta Sarma il concetto, preesistente al progetto, di aspettative di ‘sviluppo’ viste dalle comunità di confine che con facilità riferiscono tutto ciò che compenserebbe l’attuale situazione di vita: chiedono una politica attiva del welfare in generale e nello specifico istruzione, sanità, acqua potabile ed elettricità. Qualcuno dei villaggi che hanno sede vicino alla Kaladan Road vede, con maggiore o minore consapevolezza, nel progetto uno spunto di sviluppo promettente; non tutti sono coscienti dell’effettivo risultato dei cantieri Kaladan tanto che Sarma segnala individui che nemmeno erano al corrente della strada in costruzione a poche miglia di distanza. Le doglianze segnalate dalla popolazione si rifanno spesso alla deforestazione o all’inutilità di una strada che porta ‘dove?’. Nella zona più prossima al confine si è visto, inoltre, un allontanamento dei proprietari di fondi al fine di costruire su questi la strada, con l’impegno da parte dello Stato Indiano di conferire un indennizzo pari a 50 Crore di rupie (circa 5 milioni di euro da distribuire tra 300 proprietari terrieri). Tali proprietari non hanno ricevuto alcun compenso ed inoltre, mi preme segnalare, la replica giudiziaria all’azione pubblica dello Stato Indiano non conosce tutele nelle regioni remote dove non vi sono sedi di tribunali amministrativi; l’organo giudiziario più prossimo è il *VC Council (Village Court Council o Tribal Council)* che gestisce le controversie del villaggio e quindi ha un limitato impatto locale ricordando (Marshal, 1995: 501) stilisticamente qualche

---

<sup>87</sup> L’autrice nell’opera sopra citata a più riprese parla di ‘*Nowhere*’.

eredità del modello autonomo dell'*Indirect rules* Britannico nell'Inda Orientale. Evidentemente ha titolo davanti a tali corti solo l'appartenente a tali comunità lasciando fuori dal contesto di tutela locale i rifugiati e i soggetti che vivono in fondi isolati. Non vi è alcun ponte praticabile con i tribunali centrali o banalmente con un patrocinatore che sia presente per rappresentarli: sono, quindi, proprietari coattivamente espropriati che possiamo considerare già sconfitti.

Ulteriore piaga patita da queste comunità del Mizoram meridionale è lo sfruttamento intensivo della forza lavoro. Sono numerosissime le criticità segnalate da J. Sarma che in fondo portano a pensare il Mizoram come un polo attrattivo di lavoratori stagionali che subiscono frustrazione di paghe inesistenti, mansioni pesanti ed esposizione ad intemperie, infortuni anche mortali non gestibili in quanto il primo presidio medico attrezzato (in un'intervista condotta dall'autrice) si trova a 65 chilometri di distanza. I lavoratori provengono prevalentemente da Stati diversi da quello del Mizoram, quale lo stato del Bihar confinante con la pianura nepalese.

È significativamente interessante, forse anche per qualche considerazione che effettuerò quando andrò a trattare alcune popolazioni di confine del Nepal, il caso (Sarma, 2021: 145) del gruppo Etnico birmano Lai in diaspora nelle terre del Mizoram sino a Nord in Manipur. Tali comunità, a differenza di quelle Mizo, accolgono l'idea della strada Kaladan con favore riconoscendo in essa l'opportunità di riunire i Lai con i Chin e far accedere ai propri territori (compresi quelli di provenienza birmani) anche alla categoria dei turisti che nella genuinità della vita di tali comunità, nella produzione di bambù, erbe medicinali troverebbero una nuova meta esotica dando lavoro al popolo Lai. Per il soggetto Lai intervistato la strada abbatterebbe quei muri tra le più remote comunità di altre etnie favorendo la riduzione dei contrasti e lo scambio più agevole. Nel percorso verso Sud, verso la frontiera, l'autrice presenta ulteriori differenti panorami. Come quello degli abitanti che popolano i territori vicini alla cittadina di frontiera Zochachhuah che si snodano lungo il passaggio della nuova strada: sono stati costretti ad allontanarsi e muovere verso nuovi insediamenti con il peso di iniziare una nuova quotidianità ancora più remoti (nel remoto). La loro economia è diventata ancora più informale, nuova ma effimera. La vendita del liquore al riso agli operai del cantiere stradale durerà quanto dureranno i lavori, dopo di che resterà solo l'ennesima incertezza.

Dal punto di vista del prima e del dopo la *Kaladan road* è interessante l'assegnazione da parte dell'autrice del concetto di *Shatter Zone* nei termini avanzati da Scott<sup>88</sup>, in quanto fino all'arrivo

---

<sup>88</sup> J. Sarma si trova necessariamente a citare i lavori sull'area Zomia ed in particolare quelle di J. C. Scott riportando l'importanza di un 'prima' della *Kadan Road* assimilabile alle *Shatter Zones* dell'antropologo politologo statunitense. L'autrice ne fa riferimento nella sua opera già citata alla p 133.

della grande strada (della grande mano dello Stato), in tali monti si disperdevano rifugiati e comunità remote. Queste comunità non vedevano l'accecante presenza dello Stato centrale, o quanto meno portavano avanti una autonoma condizione di fuga consapevole e autarchica: la sopra citata società senza lo Stato. La *Kaladan road* è riuscita ad arrivare nella periferia; lo Stato ha violentato il senso stesso di fuga-dallo-Stato e ha ferito e disorientato popolazioni locali e popolazioni di rifugiati dal Myanmar. Con quale risultato? Forse in quel fenomeno che Sarma chiama '*Shaky Identities*', la strada connette e consapevolizza le comunità della propria identità, ma forse, come posso cogliere dall'ansia manifestata dal venditore di liquore di riso, le stesse cedono la loro conoscenza su come vivere in autarchia diventando dipendenti dallo Stato e dalle sue manifestazioni capitaliste ed imperialiste. Vedere una strada come un'opportunità anche turistica può portare, come nel caso dei *Lai*, a concepire un nuovo canale di collaborazione con lo Stato. Bisogna effettivamente vedere se questo è un'opportunità invadente o un nuovo equilibrio tra le due parti: nel capitolo Terzo si affronterà proprio un caso di infrastruttura di montagna in Nepal che ha creato un canale di mediazione tra il governo centrale di Kathmandu e le popolazioni Bothia e Sherpa Himalayane; in queste si valuterà quanto sia l'elemento volitivo rispetto all'inserimento dell'aeroporto di Lukla e quali siano i costi e i benefici apportati alla comunità periferica<sup>89</sup>. Una singolarità che in chiusura mi preme segnalare è la presenza di un aeroporto di montagna, a cui fa riferimento la capitale del Mizoram Aizawl: L'aeroporto di Lengpui posto a circa 50 minuti di auto dal centro della capitale in una quota di 405 mt slm. Seguendo la linea della *Kaladan Road*, nonostante lo stesso progetto abbia vocazione multimodale, sembra che tale infrastruttura aeroportuale sia stata trascurata dall'*initiative*. Potrebbero essere alcune le risposte a tale apparente incongruenza. Da un lato si osserva la natura dell'oggetto di trasporto: nella *Kaladan road* si trasportano container capaci di attraversare una strada, un fiume e chiaramente il Golfo del Bengala in navi attrezzati al cargo. L'aeroporto di Lengpui, invece, non è rivolto al traffico cargo ma passeggeri. Su quest'ultimo punto è possibile concludere, verosimilmente, che le merci in partenza dal Mizoram non siano ad alto rischio di deperibilità e si prestino quindi, anche come costi, a trasporti lunghi nei container mossi lungo la *Kaldan Road*. Le destinazioni aeree, escluse le rotte ordinarie verso Nuova Delhi e Calcutta, sono prevalentemente ramificate verso gli Stati più a Nord di Aizawl: *Shillong Airport* nel Meghalaya, Guwahati nello Stato dei Assam e Imphal nel Manipur<sup>90</sup>.

---

<sup>89</sup> Vedasi Par 3.3.3 del Terzo capitolo.

<sup>90</sup> Dati ricavati dalla tabella stagionale di volo dell'Air India al link <https://www.airindia.com/in/en/travel-information/airport-information/aizawl.html> (verificato il 12/12/2023) e la compagnia IndiGo al link <https://www.goindigo.in/airport-directory/india/aizawl-ajl.html> (verificato il 12/12/2023).

Risulta, assunta una visione prettamente geografica, che questo aeroporto si rivolge a destinazioni Nord trascurando le aeree del Mizoram del Sud carente totalmente di strutture per aeroplani ma ricco di eliporti soprattutto nel confine con il Bangladesh. L'eliporto e l'aviazione con elicottero sono effettivamente più tipici delle zone montane e tendenzialmente sono legate a servizi occasionali o di emergenza e non al traffico di linea di passeggeri o merci e su questo faccio riferimento a quanto ho già detto nel paragrafo 1.2 del Primo Capitolo. Sembra quindi non esserci interesse a sviluppare una linea di trasporto aereo verso le *borderlands* del Mizoram penso, soprattutto, per il costo troppo elevato del trasporto per passeggero che diventa inaccessibile alla maggior parte della popolazione; popolazione, peraltro, che vivendo nell'isolamento verosimilmente non avrebbe nemmeno la cultura del volo percependolo come rischio non solo di ingerenza statale ma anche come modalità di trasporto insolita, rumorosa e inquietante.

In chiusura a questo paragrafo reputo che sia fondamentale capire cosa è possibile portare di questo caso nell'analisi successiva del Capitolo 3. Il Myanmar è, dichiaratamente, solo un modello accessorio allo studio del caso Nepal ed è bene, per iniziare a fare il punto della situazione, segnalare che un ruolo centrale di questa e della futura analisi sia il concetto di Stato (ma anche regione) *landlocked*<sup>91</sup>. Le considerazioni legate alla *Kaladan Road* non avrebbero avuto particolare motivo d'essere senza la constatazione geografica che l'India Nord Orientale sia a tutti gli effetti un complesso di Stati *Landlocked* in particolare dal Bangladesh e dal Myanmar a Sud. Il Nepal si trova in una condizione, tutto sommato simile, ma non uguale: lo sbocco sul mare non vi è ma la sua condizione di Stato *Landlocked* è evidente e cruciale data la pressione a Nord della Cina e a Sud dell'India. Sul concetto di nascita di infrastrutture in uno Stato 'incastonato' come il Nepal mi dedicherò più avanti con la consapevolezza della forza e delle ambizioni politiche ed economiche manifestate dal potere dell'Elefante che la storia della *Kaladan Road* ci ha raccontato.

---

<sup>91</sup> Così la definizione offerta dal Britannica Dictionary '**Landlocked country**, an independent *sovereign* state that does not have direct access to an ocean, such as the *Atlantic*, or to a sea that is not landlocked [...]' reperibile al seguente link <https://www.britannica.com/topic/landlocked-country> (verificato il 17/12/2023).

### **2.3.3 – Confini Nord-Ovest del Myanmar e distribuzione del fenomeno cinese della *Belt and Road*: una capillare dipendenza dal Dragone mascherata da nuova forma di autonomia dallo Stato centrale**

In questo paragrafo mi concentrerò, invece, su quanto accade nei confini birmani con la Cina: quali sono le popolazioni coinvolte nelle aree *borderlands* e quali i meccanismi di intervento della Cina anche attraverso l'uso di infrastrutture. Anche in questo caso si riporterà la storia di un territorio *landlocked* come quello cinese centro meridionale che nei paesi del Sud-Est asiatico vede una cornice di terre da superare con interventi politici e, soprattutto, infrastrutturali per arrivare all'Oceano indiano.

È evidente che per logiche prima geografiche che politiche il contatto della Cina avviene con lo Stato birmano del Kachin a Nord e Shan a Sud. I confini tra queste comunità e il colosso asiatico si stanno andando a definire attraverso l'infiltrazione di opere stradali cinesi in diversi punti nel Nord-Est del Myanmar. Il più comodo metodo per ritrarre tali inserimenti capillari è mediante strutture simili al modello della BRI, sopra citata, e la risposta delle comunità inquadrata nel paradigma Zomia. In verità gli interventi pionieristici cinesi in Myanmar in materia di infrastrutture furono diversi da quelli trasportistici; mi riferisco al progetto della diga di Myitsone alla sorgente del fiume Irrawaddy, alle miniere di rame di Leptadaung collocate nella sponda Ovest del fiume Chindwin. Un caso ancora più interessante è rappresentato dal progetto degli oleodotti e gasdotti che congiungono la regione cinese dello Yunna al porto di Kyaukpyu passando per il confine birmano all'altezza della cittadina di Manhlyoe, la regione centrale del paese fino al porto occidentale. In questo punto di sfogo sul Golfo la popolazione locale<sup>92</sup> che vive nell'isola di Ramree sta soffrendo importanti conseguenze economiche e sanitarie determinate dal violento intervento di costruzione del gasdotto da parte delle aziende cinesi; l'itticoltura è diventata difficile, alterata nei numeri del pescato e non salutare come prima. Questa riflessione è importante per tornare al discorso del ruolo e del peso (sovente

---

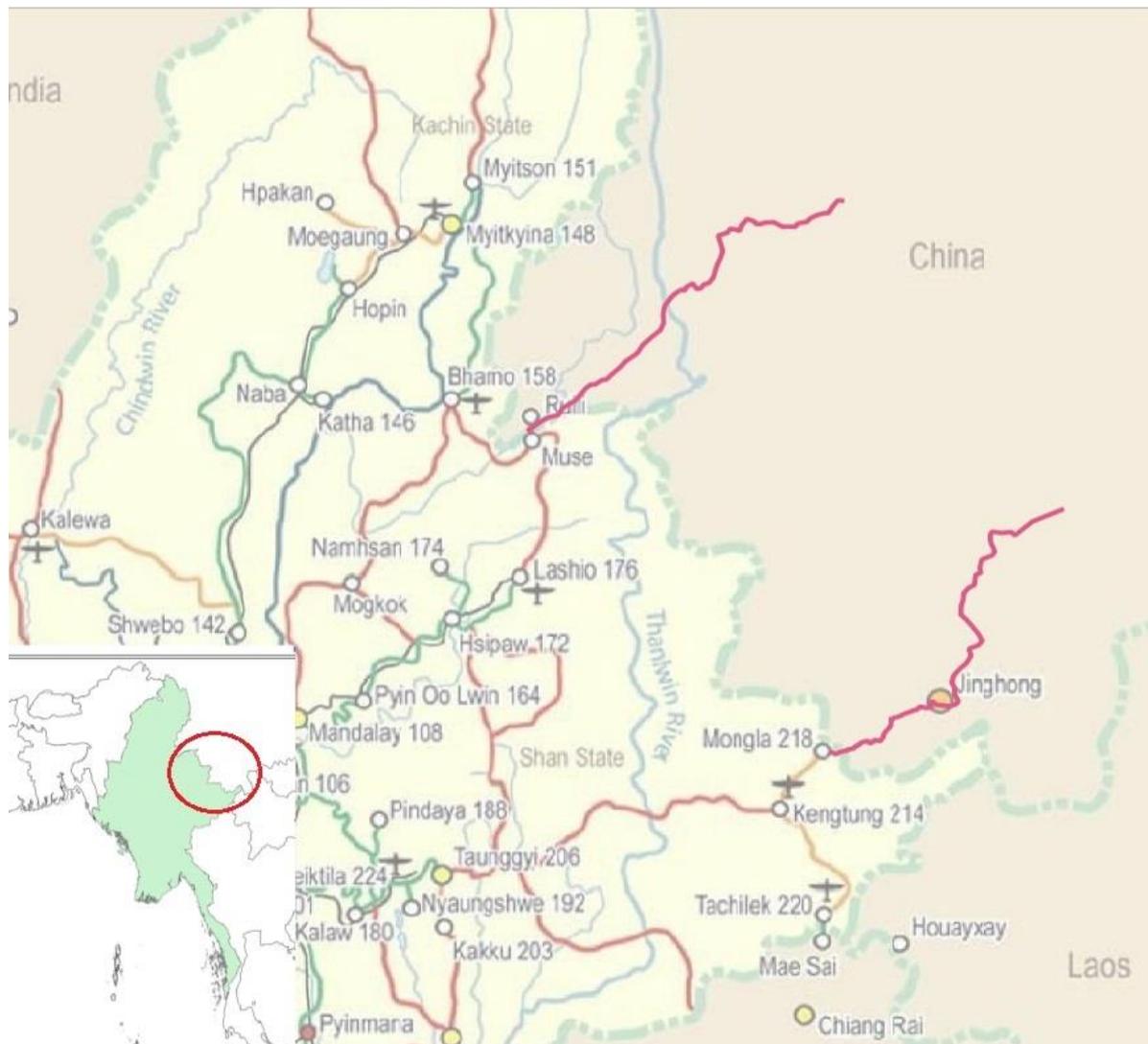
<sup>92</sup> Sul punto vi è una breve presentazione in La Repubblica online 'Myanmar, la Cina assetata di petrolio costruisce un porto e un gasdotto: in fuga migliaia di pescatori locali e 23 villaggi fantasma', 05 Febbraio 2015, reperibile al link [https://www.repubblica.it/solidarieta/cibo-e-ambiente/2015/02/05/news/birmania\\_la\\_cina\\_assetata\\_di\\_petrolio\\_costruisce\\_un\\_porto\\_e\\_un\\_gasdotto-106626338/](https://www.repubblica.it/solidarieta/cibo-e-ambiente/2015/02/05/news/birmania_la_cina_assetata_di_petrolio_costruisce_un_porto_e_un_gasdotto-106626338/) (verificato il 03/02/2024)

azzerato) delle piccole comunità a fronte di grandi opere del capitalismo cinese; tuttavia, questo lavoro non parla di popoli delle coste e non parla di infrastrutture del settore energetico e pertanto mi preme riportare l'attenzione verso i confini birmani con la Cina e gli interventi trasportistici di quest'ultima. Anche per i progetti indicati nei precedenti paragrafi, così come quelli che riguardano nuove strade o ferrovie che partano dalla Cina verso il Myanmar (o meglio, verso il Golfo del Bengala), si tende a parlare di intenti al futuro. Questo perché, come già accennato nel Par 2.3.1, il Myanmar è luogo di costanti conflitti, colpi di Stato e formule di milizie autonome in particolare nei confini. Si è arrivati al punto che, tanti di questi progetti e investimenti cinesi, abbiano conosciuto un vigoroso freno a causa del colpo di Stato del 2011 e di quello più recente del 2021. Da quel momento in poi, se la Cina aveva qualche riserva nei confronti del transito sul Myanmar, ora afferma proprio dei timori che possano evolvere in un collasso degli investimenti; di fatto, tuttavia, non si è mai arrestata la presenza commerciale cinese nel paese. I confini birmano-cinesi sono realmente molto vivaci: le principali forze autonome militari Kachin i *KIA*<sup>93</sup>, si distribuiscono nelle foreste di confine e le stesse popolazioni studiate da Leach vivono una vita sul precario filo del confine. Si pensi, inoltre, al grande numero nelle montagne birmane di *IDP* così come alla emorragia di soggetti emigrati in Cina dal Myanmar per via dei colpi di Stato; soggetti, puntualmente, violentemente respinti dalla Cina stessa.

A vivacizzare le aree di confine anche tanti fenomeni infrastrutturali che si dispiegano da Nord a Sud-Est lungo il confine orientale con la Cina: lungo il fiume Nmai si collocano alcune grandi centrali idroelettriche e alcuni importanti varchi di ingresso stradale.

---

<sup>93</sup> KIA è l'acronimo di *Kachin Independence Army*.



- **Carta dei varchi birmani Nord-Est al confine Myanmar-Cina. A Sud la strada S320, passante per la città cinese di Jinghong, innesta nel confine birmano nella città di Mong La, mentre a Nord la S330 si inserisce nella cittadina di Muse. Scala 1:4.000.000.**

Su quest'ultimo punto faccio riferimento allo studio di A. Ripa in merito alla creazione di una nuova compagine sociale formatasi intorno alla cittadina di Mong La attraversata dalla *Mong La Road*, che potremmo intendere quale prosecuzione della strada S320 cinese. L'importanza di questo schema urbano costruito intorno a questa infrastruttura stradale è aver creato un ambiente senza Stato, Anarchico e anticonformista per chi, come le popolazioni Kachin delle *borderlands*, rigetta l'autorità Statale. Nell'essere piuttosto diretti possiamo dire che Ripa affronta il ruolo della Cina nel rinforzare tale ambiente anche introducendo una ricchezza tipicamente antistatale e quasi ribelle come quella del gioco d'azzardo e Casinò. Questo è un contesto in cui i Kachin trovano una possibilità di riscatto anche economico rispetto allo Stato da cui fuggono offerto dalle mani accoglienti della Cina. Potremmo quasi parlare di soluzione

palliativa a quanto patito dalle popolazioni di montagna; non si esclude, chiaramente, che non solo possa non essere una effettiva soluzione alla fuga ma possa diventare anche cagionevole per questi abitanti che rischiano di andare incontro ad una nuova persecuzione non più politica ma economica. L'ingresso sfacciato del capitalismo cinese non si limita a creare fucine di danaro illegale, ma ambisce a creare una vera e propria *Free zone* che, come riporta Rippa, è stata definita dalla BBC '*Myanmar's Lawless region where anything goes*'<sup>94</sup>. Cosa ha creato quindi una strada? Limitatamente ai fenomeni locali ha dato occasione, come detto, di affermare una nuova autonomia Senza-Stato. D'altra parte la domanda lecita è se questa nuova distanza che aderisce ad una nuova alleanza non vada in effetti incontro ad un effetto paradosso ovvero quello di creare nelle popolazioni in fuga un primordiale senso di appartenenza. Il fenomeno della strada di confine e delle aree remote che si sottraggono al controllo e alla legge statale non sono isolati al caso della cittadina di Mong La: lungo gli stessi confini Nord-Est del Myanmar sorgono alcune altre città che si innestano nel confine cinese attraversate da grandi strade che partono dalla provincia Yunnan Cinese verso l'entroterra birmano. Penso alla strada birmana '34' che attraversa la città di confine Chinshwehauw vicina a Laukkaing sede di alcune decine di Casinò di creazione cinese. Più a Nord è possibile individuare la cittadina Mile attraversata dalla strada birmana '3' proveniente dal confine cinese a pochi chilometri di distanza. Il fenomeno si estende anche verso il Laos con il noto King Romans Casinò che apre un più ampio discorso sul Golden Triangle: l'area montuosa compresa tra i confini birmani, thailandesi e laotiani che accoglie, in un ambiente di totale assenza di controllo, traffici illegali di ogni tipo. Segnalo che l'arteria stradale Cinese, in questo caso, è piuttosto distante, ma i tre paesi (in particolare il Laos e la Thailandia) hanno affermato una buona capillarizzazione stradale proprio convergente verso il centro del triangolo; è interessante, inoltre, osservare che vi sono anche strutture aeroportuali vicine al triangolo quali l'aeroporto minore di Huay Xai Airport nel Laos e l'aeroporto di Chang Rai in Thailandia. Entro la fine del 2023 si aggiungerà il nuovo *Bokeo International Laos Airport* che a breve servirà il punto di convergenza dei tre confini al centro dell'ampia ansa del Mekong. La provincia laotiana di Bokeo è sottoposta a forte contestazione per le opere di cessione delle terre, in favore delle grandi imprese cinesi, da parte dei locali in cambio di un compenso forfettario e la creazione di Casinò e Resort che avviassero una nuova impronta cinese nel cuore pulsante del *Golden Triangle*. Mi domando

---

<sup>94</sup> Citazione della BBC riportata da A. Rippa, (2016), '*Zomia 2.0: Political remoteness and neoliberal connectivity in two casino Towns in Myanmar and in Laos*' articolo della rivista online Allegra Lab, reperibile al seguente link <https://allegralaboratory.net/zomia-2-0-political-remoteness-and-neoliberal-connectivity-in-two-casino-towns-in-myanmar-and-laos/?platform=hootsuite> (verificato il 15/2023).

quanto questi aeroporti, peraltro tra loro molto vicini, possano creare un surrogato infrastrutturale alle strade e autostrade cinesi che si sono dovute arrestare a circa centocinquanta chilometri Nord-Ovest nel confine con lo stesso Laos.

L'aviazione dell'illegale è vincolata a regole che ne lubrificano l'esecuzione: questi voli difficilmente avranno possibilità di portare a termine un trasporto illegale in un aeroporto Americano (con la nota sicurezza TSA) o un aeroporto come Francoforte in Europa. I legami tra due punti del traffico illegale, infatti, si baseranno su un aeroporto di partenza e uno di destinazione che si trovino in zone fuori da un controllo statale, oppure in zone poco centralizzate o direttamente in paesi falliti<sup>95</sup> dove non è nemmeno più presente il concetto di controllo coatto del territorio da parte dello Stato. Aeroporti idonei a tale scambio sono anche quelli che si trovano in paesi dove la normativa di divieto è in divenire oppure è presente ma è troppo lassa e dove l'unica forma di contingentamento al problema è data dalle ONG<sup>96</sup> limitatamente ad alcuni tipi di traffico. In quest'ultimo caso penso alle partenze non consentite, ma difficilmente arrestate, delle tratte di ghepardi dal Somaliland verso UAE. Se fosse vera questa sequenza allora possiamo tornare al concetto più genuino del dominio cinese<sup>97</sup> tramite infrastrutture: creazioni di sistemi di trasporto multimodali integrate che consentono di generare strade fisiche che continuano anche oltre uno o più Stati. Continuano il flusso di trasporto senza conoscere freni: la strada continua in un porto del Gibuti o in un fiume o in un aeroporto al centro del *Golden Triangle*. Il confine perde progressivamente peso e senso nella sinuosa estensione della *Initiative* del dragone.

---

<sup>95</sup> Porto l'esempio della rete di basi aeroportuali e portuali collocate nel golfo della Guinea Bissau che si pongono come appoggio di controllo basato sulle infrastrutture e sulla geografia dell'arcipelago per i narcotrafficienti e trafficanti di armi. Per un maggiore approfondimento si rimanda a F. Coticchia, (2015) 'Stati fragili e narco-stati', in Sicurezza globale – le nuove minacce a cura di P. Foradori e G. Giacomello, il Mulino editore p. 33.

<sup>96</sup> Si porta come esempio la ONG a tutela dei ghepardi africani del corno 'Cheetah Conservation Fund' attiva in Somaliland.

<sup>97</sup> L'aeroporto laotiano Bokeo è stato costruito grazie ai fondi della società cinese *GBA Investment and Development limited* come riporta l'articolo C. Lapuekou, (2023) '*Bokeo International Airport to start operation by the end of 2023*', The Laotian Time, 7 November 2023 consultabile al seguente link <https://laotiantimes.com/2023/11/07/bokeo-international-airport-to-start-operations-by-end-of-2023/> (verificato il 16/12/2023).

# **CAPITOLO 3 – Geografia delle infrastrutture sulle comunità ‘Upland’ nepalesi: tre casi studio**

**SOMMARIO: 3.1** – L’inquadramento multi-strumentale dei casi studio nepalesi: dalla cartografia alla letteratura accademica – **3.1.1**- Breve cenno alla geografia politica del Nepal: la divisione amministrativa diviene chiave di risposta al concetto di marginalità del paese – **3.1.2** - Panoramica ad ampia scala della geografia delle infrastrutture di trasporto in Nepal: Strade, Trafori e Aeroporti - **3.2** – Il metodo di studio tecnico applicato: Il corredo cartografico e quello matematico-statistico sul Nepal - **3.2.2** – Le singole carte: dalla rappresentazione fisica a quella amministrativa - **3.2.3** – I Dati sulla condizione di povertà e di sviluppo delle comunità nepalesi: l’uso dell’indice ‘*Multidimensional poverty index*’ e il ‘*Human development index*’ - **3.3**– Il fenomeno *Belt and Road* in Nepal e i varchi Nord - **3.3.1** – L’ingresso della BRI in Nepal tramite i varchi del Nord e l’esito comparatistico con il Myanmar - **3.4**. – Le infrastrutture di trasporto interne e le comunità montane: due casi opposti di società nepalesi senza Stato - **3.4.1** – Le comunità senza una strada e senza lo Stato: il villaggio di Maspur e quello di Muktikot nel distretto Bajura nel Far West nepalese - **3.4.1.1** - La comparazione con il Myanmar: la differenza tra fuga dallo Stato e fuga dello Stato. - **3.4.2** – Gli aeroporti e i sentieri di alta quota dei gruppi etnici tibeto-nepalesi: gli Sherpa e la distanza ‘armoniosa’ dalle infrastrutture di Kathmandu - **3.4.2.1** - Una prospettiva birmana in pista

## **3.1 – L’inquadramento multi-strumentale dei casi studio nepalesi: dalla cartografia alla letteratura accademica**

Nel presente capitolo arrivo ad analizzare i casi nepalesi che diventeranno oggetto di comparazione con il Myanmar. Mi occuperò nello specifico di applicare al Nepal quanto nel primo capitolo è emerso in merito al fenomeno della Belt and Road Initiative: porterò nel Par 3.3 un discorso che vada a compattare la storia di tale fenomeno, l’impatto politico e il dialogo tra comunità dei varchi settentrionali e governo centrale di Kathmandu. Si osserverà in tale passaggio quanto il Nepal veda nell’iniziativa cinese un’opportunità non solo economica ma anche geopolitica.

L’analisi verterà poi, nel Par 3.4, su quelle che sono le infrastrutture interne che consentono alle comunità di montagna borderlands di eseguire un dialogo con il governo centrale e con esso

riscoprire nuove formule di appartenenza o al contrario di autonomia. In due casi particolari osserverò che proprio le infrastrutture di trasporto (una strada e un aeroporto) e la condizione di lontananza da Kathmandu hanno creato nuove forme di comunità 'senza lo Stato' da leggere necessariamente con le preziose elaborazioni che ho appreso dagli studi sulle comunità Zomia. Il caso Nepal ci regala una singolare condizione di bipolarità divisa da un lato da una serie di comunità del Lontano Ovest che versano in crisi alimentare, sanitaria e sociale e dall'altro dalla orgogliosa e gloriosa comunità Sherpa del parco di Sagarmatha che non conosce crisi alimentare ma si addentra sempre più in una economia capitalista di nicchia.

Nel primo caso è realistico pensare ad un concorso di colpe con l'assenza di una strada, nel secondo è manifestamente dimostrato l'audace contributo del piccolo e singolare aeroporto di Lukla.

Per rendere il confronto con le comunità montane *borderlands* valido e robusto ho scelto di affiancare alla letteratura già raccolta nei precedenti capitoli, ulteriori studi di settore sul Nepal, articoli giornalistici locali ma anche un complesso di prodotti cartografici ed elaborazioni statistiche soprattutto relative agli indici di sviluppo umano. Dal momento che la cartografia adoperata è, in parte, stata elaborata in ambiente GIS per raccontare meglio il territorio, le sue infrastrutture e la distribuzione delle comunità ho dedicato una breve descrizione della funzionalità di tali carte e del metodo adottato nel Par 3.3.

Andrò a concludere ricreando un sistema di interfacciamento dei modelli nepalesi studiati con i casi rappresentativi del Myanmar così da rispondere alla domanda di ricerca: è possibile che la lettura delle infrastrutture delle comunità nepalesi consenta di integrare tali popoli nel ventaglio offerto in letteratura da Zomia? Nel caso non vi fosse la possibilità di inquadrarle in tale spettro, Zomia potrebbe aiutarci a dare lettura delle dinamiche politiche che ruotano intorno ad una comunità *borderland* per valorizzare e riscoprire nuove e diverse forme di 'autonomia senza lo Stato' nei territori del Nepal?

### **3.1.1 Breve cenno alla geografia politica del Nepal: la divisione amministrativa diviene chiave di risposta al concetto di marginalità del paese**

Parlare di carte e di indici di sviluppo senza inquadrare il Nepal sul punto della geografia umana e politica potrebbe rendere vuoto l'attuale processo di analisi. Racconterò in questo paragrafo alcuni aspetti demografici e quelle che sono state le scelte di divisione amministrativa del territorio che mi consentano di motivare la scelta di richiamare, nei passaggi successivi, una carta piuttosto che un'altra.

Il Nepal è una recente Repubblica<sup>98</sup> del subcontinente indiano che conta circa 30.547.580 abitanti<sup>99</sup> al 2022. La distribuzione demografica degli abitanti nelle tre aree fisiche principali (montagna, colline e valle) vede solo il 7 % della popolazione nelle montagne, il 43 % nelle colline e il restante 50% in valle. Dal punto di vista amministrativo è fondamentale ricostruire la distribuzione dei poteri locali. Il paese essendo federale va a dividersi in settantasette distretti riuniti in sette province così come da allegato 4 della Costituzione del Nepal al titolo '*Provinces and districts within provinces (relating to clause 3 of article 56)*'<sup>100</sup>. Questa divisione in province si inseriva in una riforma costituzionale del 2013 che rimuoveva la divisione in cinque regioni e quattordici zone. Un riferimento alla vecchia divisione in cinque regioni non è affatto superflua considerata la forte portata del concetto di marginalità che essa rappresenta.

Avendo una prevalente estensione longitudinale la scelta fu quella di dividere cinque blocchi da Ovest a Est che riporto nella seguente carta.

---

<sup>98</sup> Il Nepal è una repubblica solo dal 2008 a seguito del massacro della famiglia reale nepalese avviato nel 2001.

<sup>99</sup> Dato del 2022 riportato nella scheda paese Nepal della World Bank reperibile al seguente link <https://data.worldbank.org/country/nepal> (verificato il 27/01/2024).

<sup>100</sup> Riferimento normativo alla Costituzione del Nepal del 2015 reperibile al seguente link [https://ag.gov.np/files/Constitution-of-Nepal-2072\\_Eng\\_www.moljpa.gov\\_.npDate-72\\_11\\_16.pdf](https://ag.gov.np/files/Constitution-of-Nepal-2072_Eng_www.moljpa.gov_.npDate-72_11_16.pdf) (verificato il 02/01/2024).

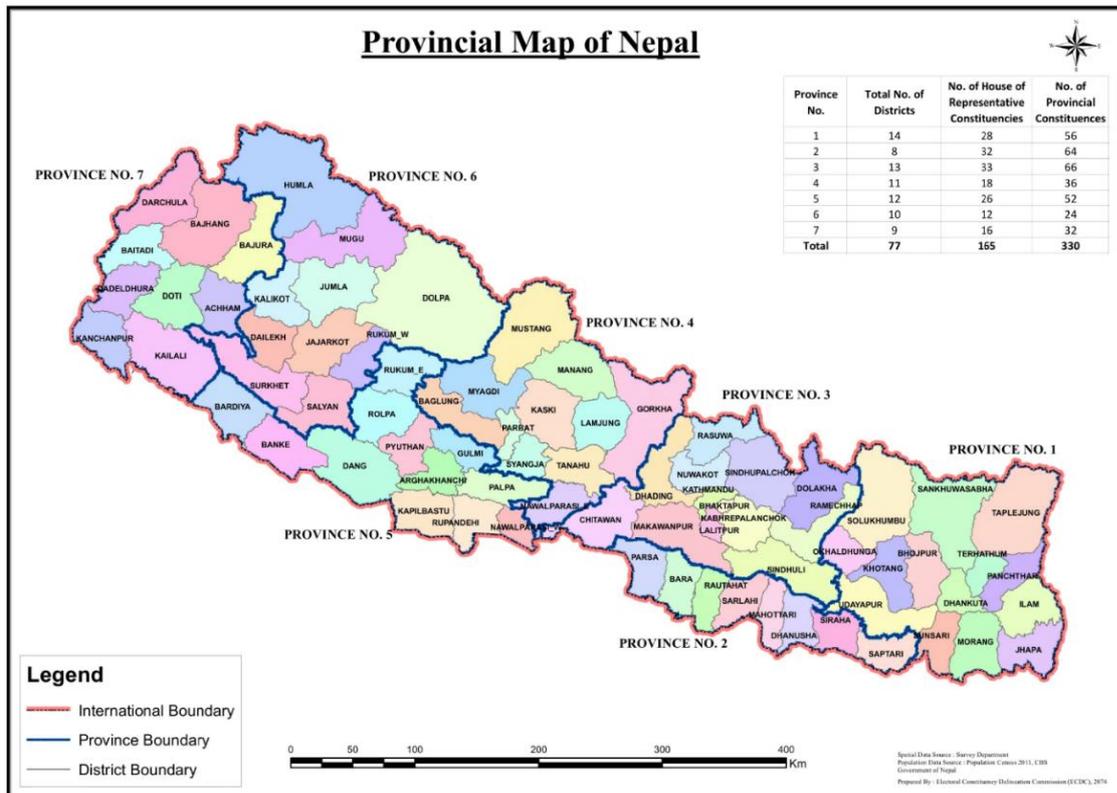


- **Carta della vecchia divisione amministrativa nepalese in cinque regioni distribuite da Ovest: Lontano Ovest in violetto, Medio Ovest in Beige, Ovest in celeste, Centro con dettaglio di Kathmandu in grigio e Est in verde. Fonte: ‘Nepali Times’ 5 Marzo 2010.**

La capitale, sede naturale del governo prima reale e poi presidenziale, si trova in quella che si chiamava ‘regione centrale’ confinante ad oriente con la ‘regione Est’. La singolarità si pone per tutte le altre tre regioni poste ad occidente: la ‘Regione Ovest’, la ‘Regione del medio Ovest’ e la ‘Regione del lontano Ovest’. Questo senso di distanza che si avverte nell’osservare queste ‘sfumature di Ovest’ apre un nuovo fronte di indagine che è quello che si interroga sulla effettiva distanza sociale ed economica delle popolazioni del Medio e Lontano Ovest. La distanza è fisica: Kathmandu si trova effettivamente a circa 380 chilometri di distanza dal primo distretto del lontano Ovest (Distretto di Achham). La distanza non è, tuttavia, solo fisica ma anche politica e quindi intenzionale: Quando Kathmandu ha dato il nome di ‘Lontano Ovest’ ha dolosamente creato un isolamento per numerosi distretti. Convertendo la carta delle cinque regioni con quella istituzionale<sup>101</sup> delle sette provincie è si osserva che per alcune di queste si sono mantenuti parzialmente i confini delle cinque regioni ormai soppresse. L’elaborato cartografico su questi distretti e sui loro indici di sviluppo rivelerà quanto ‘lontano’ realmente sia questo ‘Ovest’ e cosa lo rende così lontano. Si potrà capire quale sia la copertura

<sup>101</sup> Utilizzo per una maggiore precisione e dettaglio nella definizione delle unità locali la carta del sito governativo deputato alla divisione elettorale consultabile al sito [https://election.gov.np/uploads/Pages/1564381682\\_np.pdf](https://election.gov.np/uploads/Pages/1564381682_np.pdf) (verificato il 26/12/2023)

infrastrutturale del lontano Ovest e quali siano i popoli, di tale regione, che maggiormente vivono la distanza (e vedremo ‘assenza’) dello Stato. L’attuale divisione amministrativa vede, invece, la divisione in sette provincie e settantasette distretti. La carta che segue sarà, da ora, significativamente utile a dare un nome ai diversi territori colpiti dai fenomeni dell’attuale studio come meglio si spiegherà nei successivi paragrafi.



- Carta della attuale divisione amministrativa. Fonte: Commissione ECDC dipartimento elettorale governativo del Nepal.

### 3.1.2 - Panoramica ad ampia scala della geografia delle infrastrutture di trasporto in Nepal: Strade, Trafori e Aeroporti

In questo paragrafo, come a suo tempo anticipai in quelli 1.2 e 1.3, affronterò la predisposizione dei territori del Nepal ad accogliere le infrastrutture di trasporto concentrandomi nel dettaglio in quelle tipologie che più direttamente interessano il paese con una disamina generale utile ad affrontare i tre casi specifici. Conoscere come e attraverso quale via ci si muove nei territori del Nepal significa conoscere la velocità con cui intervenire, raggiungere o trascurare le comunità

di montagna. In ordine parlerò delle strade, via prevalentemente adottata nel paese, per poi presentare il sistema infrastrutturale dei trafori e chiudere con gli aeroporti.

**Strade** - Le grandi arterie autostradali coinvolgono le principali città (Kathmandu, Pokhara, Bharatpur e Patan) distribuite lungo la lunga valle del paese. Stando alla carta governativa del dipartimento delle strade nepalese è forte la capillarizzazione a valle, servita da Est a Ovest prevalentemente dalle strade NH 05, NH 01 e NH 09; segnalate dal dipartimento come asfaltate e attrezzate per la guida veloce per quanto solo di rado dotate di più corsie. Tra di loro, tali autostrade longitudinali, si arricchiscono di raccordi Sud-Nord soprattutto all'altezza delle principali città e comunque in forte prossimità dei confini indiani delle Provincie 1 e 2 e parte delle Provincie 5 e 7. Osservo, sempre dalla stessa carta che vi sono riduzioni importanti di capillarizzazione in certe regioni più prossime alla catena montuosa Himalayana. Le ragioni fisiche probabilmente sono solo parzialmente motivo di tale carenza in quanto è palmare, al contrario, che nella parte settentrionale della Provincia 3 (la stessa dove ha sede Katmandu e Patan) vi sono le NH 42 e NH 34 che toccano il confine con la Cina. La distribuzione così proposta dalla carta governativa delle autostrade e strade non è da sola sufficiente a raggiungere la formulazione di una ipotesi di disgregazione delle comunità montane. Per tale motivo nei successivi paragrafi mi occuperò di adagiare questa rete stradale nella carta distretti amministrativi e quella della distribuzione etnica che meglio consentano di capire i motivi di elezione di certe zone e di esclusione di altre dalla costruzione e programmazione. L'assenza di strade e infrastrutture a rete è tanto importante per questo lavoro tanto quanto lo sono, al contrario, quei rari casi in cui le infrastrutture sembrano sovrabbondare.

**Trafori** - Come anticipavo in apertura del paragrafo una fondamentale valutazione da dedicare alle infrastrutture trasportistiche di paesi con orografia rilevante e dominante è quella della presenza e adeguatezza delle opere di traforo. Quando ci si riferisce alla realizzazione di un tunnel/opera di traforo bisogna non cadere nell'inganno che si tratti di una infrastruttura legata al mero trasporto. Stando al report<sup>102</sup> della *Nepal Tunnelling Association*, al 2017 erano operativi 28 tunnel, a cui si aggiungevano 25 in costruzione e 33 in progettazione. Complessivamente solo 5 erano rivolti al trasporto (stradale e ferroviario-metropolitano interno a Kathmandu). Ciò significa che i lavori di traforo in Nepal solo per il 5,81% sono rivolti a tunnel stradali o comunque di trasporto ed il restante 94,19% è esclusivamente rivolto allo sviluppo degli impianti idroelettrici e una piccola quota all'irrigazione. Voglio specificare che

---

<sup>102</sup> Report della Nepal Tunnelling Association del 2017, reperibile al seguente link [https://about.ita-aites.org/files/RapportNM/2017/Nepal\\_17.pdf](https://about.ita-aites.org/files/RapportNM/2017/Nepal_17.pdf) (verificato il 01/01/2024).

l'elenco è in parte solo predittivo e risalente ma, considerati i forti freni determinati dalla pandemia nella costruzione delle grandi opere nepalesi, penso che tali dati possano almeno essermi di aiuto nell'orientarmi sullo stato attuale dei trafori. Per soffermarmi brevemente ai tunnel di trasporto porto il caso più noto tra tutti del Nagdhunga Tunnel Project. Sfrutto un importantissimo documento<sup>103</sup> prodotto dalla Giapponese (JICA) per conto del Ministero delle infrastrutture fisiche del Nepal del Dipartimento dei trasporti su strada per la progettazione e creazione del Nagdhunga Tunnel. Ci sono tanti spunti in questo lavoro preliminare alla maxi-opera che sarebbe utile portare in esame in questo studio ma mi limiterò a quelli che si possano rendere più plastici e versatili anche per considerazioni distinte dalla singola opera presa in considerazione. Penso che il Nagdhunga Tunnel, sempre di costruzione giapponese<sup>104</sup>, costituisca ad oggi, il più espresso riferimento al concetto di tunnel e traforo per strade nel Nepal. Si sviluppa dal Ring-road di Kathmandu fino a Naubise (circa 21 Chilometri) per connettere la capitale all'intersezione della Prithvi Highway in cui questa diventa più regolare e meno congestionata dalle curve di montagna come il tratto che il tunnel ha lo scopo di bypassare. In effetti, da quel punto di uscita del tunnel fino a Pokhara il tratto, comunque non esente da curve, risulta sicuramente più regolare e meno frastagliato garantendo anche un aumento della velocità nei tempi di percorrenza: nei tratti di strada, considerati dallo studio più regolari, la velocità oscilla tra i 40 e 50 chilometri orari, precipitando proprio nel passo di Nagdhunga a 10 o massimo 20 chilometri orari. Il tratto, registra il report, è sempre più trafficato e detiene un record sempre più elevato di morti da 'sharp-curves'<sup>105</sup> con una soglia di pendenza anche del 10%. Ancora l'opera non si è conclusa<sup>106</sup>, infatti ad Agosto si procedeva al test delle aree di evacuazione lungo il tragitto del tunnel. Riduzione di morti per incidenti d'auto, maggiore velocità del transito, maggiore capienza dei mezzi che possono accedere in tratti stradali più ampi e sicuri comporta un tale beneficio sociale che sta iniziando a conoscere anche il Nepal con questo progetto. Vero è che allo stato attuale i principali tratti stradali di quello che un tempo era noto come distretto del lontano Ovest sono addirittura peggiori della strada che il

---

<sup>103</sup> Informazioni disponibili nel 'Final report – Preparatory survey for Nagdhunga Tunnel construction in Nepal', Japan International Cooperation Agency (JICA) et al per Government of Nepal – Ministry of Physical Infrastructure and transport department of roads, March 2015. Documento reperibile al seguente sito [https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12229753\\_01.pdf](https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12229753_01.pdf) (Verificato il 25/01/2023)

<sup>104</sup> Lavoro affidato alla azienda giapponese Hazama-Ando Corporation come riportato in un recente articolo del Kathmandu post del 08/08/2023 reperibile al seguente link <https://kathmandupost.com/money/2023/08/07/breakthrough-in-evacuation-route-of-nepal-s-first-tunnel-project-achieved> (verificato il 02/01/2024).

<sup>105</sup> Tali si intendono, nei documenti finora indicati, le curve di piegatura critica inserite nella soglia dei tratti stradali ad alta pericolosità di incidente.

<sup>106</sup> Così ci racconta l'articolo del Kathmandu Post sopra citato.

tunnel di Kathmandu riesce ad evitare. Per intenderci non si muore solo a Kathmandu per incidenti dati dalle curve precarie: le curve ‘*Sharp*’ della lontana regione appartengono a strade come la H13, H15 e H14 che per tratti anche più lunghi del passo di Nagdhunga sono frastagliate e rischiose. La lontananza infrastrutturale e la periferia non incontrano l’esigenza di velocità sicura che porterebbe la costruzione di tunnel capaci di fare la svolta. Per evitare troppe accuse di politica logistica va ricordato che per creare un varco di traforo che unisse Kathmandu ad una strada più agevole verso Pokhara ci sono voluti diversi anni senza che ancora ci sia una operatività del tunnel. Va ricordato, inoltre, che il tutto è stato affidato all’ingegneria giapponese così da affermare che il Nepal manifesta ancora una marcata immaturità sul corpo professionale dedicato alla costruzione di tali maxi opere. Il discorso dei trafori è interessante perché non solo potrebbero rappresentare la svolta per raggiungere le comunità montane di periferia ma anche perché possono essere un elemento di programma nella penetrazione montana della *Belt and Road* nei confini Himalayani tra Cina e Nepal; su tale aspetto mi dedicherò meglio al Par. 3.3.2.

**Aeroporti e aviazione** – Al fine di completare il ventaglio di infrastrutture e modalità di trasporto che ci orienterà nello sviluppo delle considerazioni sui casi reali trovo interessante il sistema di distribuzione e struttura degli aeroporti nepalesi, le dinamiche commerciali legate alle connessioni aeree tra le diverse regioni del paese e alle politiche sui prezzi dedicati per specifiche categorie di passeggeri. Sul punto delle infrastrutture aeroportuali, del mercato aeronautico e delle politiche governative dell’aviazione il Nepal presenta un panorama, si potrebbe azzardare, schizofrenico. Il paese presenta una singolare distribuzione degli aeroporti ed un altrettanto singolare uso del volo aereo; d’altra parte l’aviazione rappresenta il 3,7 % del GDP del paese<sup>107</sup>.

Escludendo il traffico internazionale, gli aeroporti di Kathmandu e Pokhara sono quelli da cui partono i voli verso le destinazioni più piccole: in totale 16 aeroporti operativi. Accedendo alla programmazione stagionale delle tre principali compagnie interne (*Buddha Air*, *Shree Airlines* e *Yeti Air* partner di *Tara Airlines*) emergono alcune tendenze che si reiterano: gli aeroporti più trafficati si trovano lungo il confine indiano e 10 aeroporti sui 16 (ben il 62%) si trovano nelle vecchie regioni Est e Centro. I rimanenti sei aeroporti si distribuiscono in: quattro nella vecchia regione Ovest, uno in quella del Medio Ovest e uno nella regione del Lontano Ovest. Altre

---

<sup>107</sup> Dati riferibili alla scheda Nepal della IATA in materia di distribuzione economica tra settore turistico e aviazione. Reperibile al seguente link <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/nepal--value-of-aviation/> (verificato il 27/01/2024).

caratteristiche fondamentali sono quelle che i voli sono estremamente brevi e spesso per aeroporti vicinissimi.

Porto due casi limite: il volo Kathmandu-Simara (regione Centro entrambe) conta sei voli giornalieri della durata di soli venti minuti. Se si considera che la corsa del taxi da Kathmandu centro all'aeroporto ha una durata di poco superiore al volo stesso (circa venticinque minuti) o che l'unico bus messo a disposizione impiega cinque ore per un costo totale di 18,6 dollari A/R diventa chiaro che è considerato più agevole, veloce e flessibile volare per Simara piuttosto che creare alternative anche meno impattanti sull'ambiente.

Si verifica il contrario nel volo interno nepalese più lungo ovvero il Kathmandu-Dhangadhi (regione del Lontano Ovest) di durata un'ora e cinque minuti. Le considerazioni su questa ultima tratta sono parzialmente utili alla nostra disamina, anzi, potrebbero aiutarci a confermare alcune premesse. L'aeroporto di Dhangadhi si trova nella provincia Seti in quello che un tempo era la regione del Lontano Ovest a 750 Chilometri da Katmandu ad una quota di 109 mt s.l.m. Abitano la cittadina ben 204.788 abitanti (Nepal *Censius* 2021) attrezzata per un importante flusso commerciale con la vicinissima India sia per il settore della produzione industriale che per il commercio legato alla florida agricoltura della provincia: agricoltura 'wet' a terrazze. L'aeroporto è solo una delle notevoli infrastrutture che presenta l'area circostante Dhangadhi; nella cittadina si trova anche una sede distaccata dell'università di Kathmandu. Non voglio esprimere digressioni ulteriori ma mi premeva segnalare che in una località appartenente alla regione del Lontano Ovest nepalese, la presenza anche di un aeroporto ci consente di validare ulteriori livelli di periferia. Forse appartenere alla Regione del Lontano Ovest non comporta automaticamente trovarsi in una condizione di isolamento e precarietà. In relazione a ciò mi occuperò, nel successivo processo di analisi, di valutare se, nella regione del Lontano e Medio Ovest, in quote superiori a quella di Dhangadhi (109 mt. S.l.m.), avendo già chiaro il dato che non vi sono aeroporti operativi, sussistano anche altri requisiti che già conosciamo per lo studio dell'area Zomia che mi aiutino a stabilire se anche nella periferia del Nepal ha senso parlare di 'popolazioni delle valli' e di 'popolazioni delle montagne'. Tale schema sarà particolarmente proficuo nella trattazione del caso riguardante le comunità del Lontano Ovest.

Altra particolarità, che ci riporterà al terzo caso di studio è quella che riguarda i voli da Kathmandu e da Pokhara verso i monti più attrattivi dal punto di vista di alpinismo turistico e spedizione in quota. I Monti Everest e Annapurna ricevono quotidianamente quelli che dalle stesse compagnie aeree è intitolata la '*Everest Experience*' o '*Annapurna Experience*' ovvero

voli panoramici di breve durata che consentono a piccoli gruppi di turisti di sorvolare i giganti Himalayani. Solo la *Yeti Air* in collaborazione con *Tara Airlines* opera il volo quotidiano Kathmadu Tribhuvan – Lukla che nella primissima mattina porta spedizionieri e turisti verso l'Everst ad una quota di 2848 mt s.l.m. È chiaro che questo è un fenomeno del tutto autonomo rispetto al trasporto ordinario interno nel Nepal: a volare per Lukla prevalentemente occidentali che mirano ad effettuare un percorso scientifico, sportivo o turistico. Tutto ciò non è stato meno impattante per le popolazioni di montagna al confine con il Tibet.

### **3.2. – Il metodo di studio tecnico applicato: Il corredo cartografico e quello matematico-statistico sul Nepal**

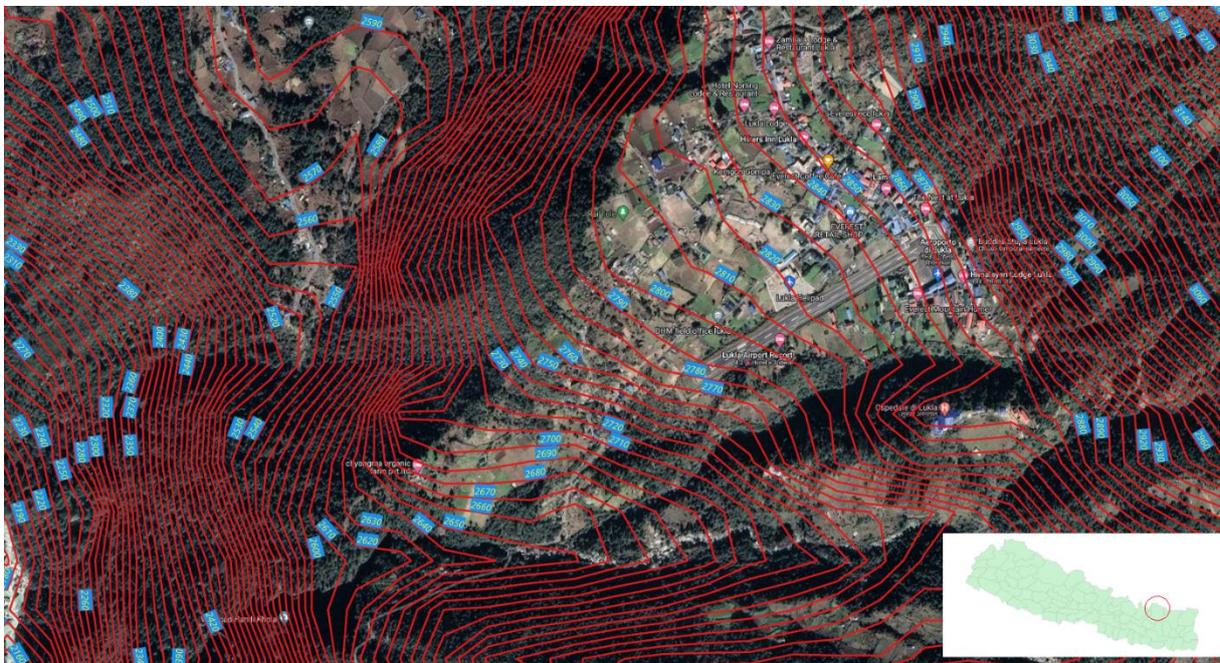
In questo paragrafo do seguito a quella che era la mia precedente considerazione legata all'importanza di sfruttare strumenti cartografici ed elaborati statistici per integrare le letture accademiche e le produzioni giornalistiche. Saranno strumenti utili ad offrire un quadro territoriale avanzato sui varchi nepalesi coinvolti nell'iniziativa cinese della BRI. Saranno fondamentali per individuare in quali distretti si stanno assestando i livelli più bassi dell'indice di sviluppo umano: chiariti quali sono i distretti la carta governativa nepalese delle strade ci confermerà, ad esempio, lo stato degli interventi di Kathmandu per offrire un'opportunità di sopravvivenza anche tramite una strada. L'estrazione orografica e la cartografia aeronautica ci racconteranno delle criticità strutturali dell'aeroporto di Lukla a cui comunque ha aderito la comunità di quota con le relative conseguenze politiche ed economiche.

#### **3.2.1 – Le singole carte: dalla rappresentazione fisica a quella amministrativa**

In tale paragrafo presento quelle che sono state le carte dominanti nello studio attuale che sono state sfruttate di volta in volta in ciascuno dei casi studio nepalesi. In parte, su di esse, ho dovuto eseguire piccole elaborazioni in ambiente GIS per rendere la loro lettura integrata e più completa. Seguono le carte con annessa descrizione dello scopo e del metodo tecnico:

**Carta orografica del Nepal con estrazione delle curve di livello** - Si tratta di una carta che presenta le diverse quote nel territorio dell'intero paese mediante l'estrazione delle curve di livello. Ho acquisito dalla piattaforma (*open access*) *Earthdata* della NASA<sup>108</sup> i modelli di Elevazione Digitale DEM o DTM. Nella scala 1:4.500.000, comprendente l'intero territorio su 36 modelli digitali, anche impostando un passo di 500 mt la carta non si presenta immediatamente leggibile e pulita.

Per questo motivo la carta orografica è stata usata o per stabilire una quota effettiva o per uno sguardo orografico in grandissima scala cartografica (es 1:6000) con 10 mt di passo, come nel caso che segue.



- **Carta dell'altimetria e orografia del villaggio di Lukla in scala 1:6000.**

**Scelta e georeferenziazione delle carte della divisione amministrativa del Nepal** – Ho scelto di utilizzare la carta governativa del dipartimento elettorale nepalese per rappresentare la divisione amministrativa. Ho già riportato nel primo paragrafo la carta. Ho potuto farne uso, in questo caso tramite lo strumento di georeferenziazione.

<sup>108</sup> Accesso al sito della Earthdata NASA al link <https://www.earthdata.nasa.gov/>

In questa fase ho utilizzato la georeferenziazione per punti individuati dalla mappa. L'utilità di georeferenziare questa carta è consentirmi la possibilità di assegnare il nome di un distretto ogni volta che debba esaminare il suo territorio (posso parlare di poverà nel distretto di Bajura e nei villaggi in quel territorio anche grazie a questa carta).

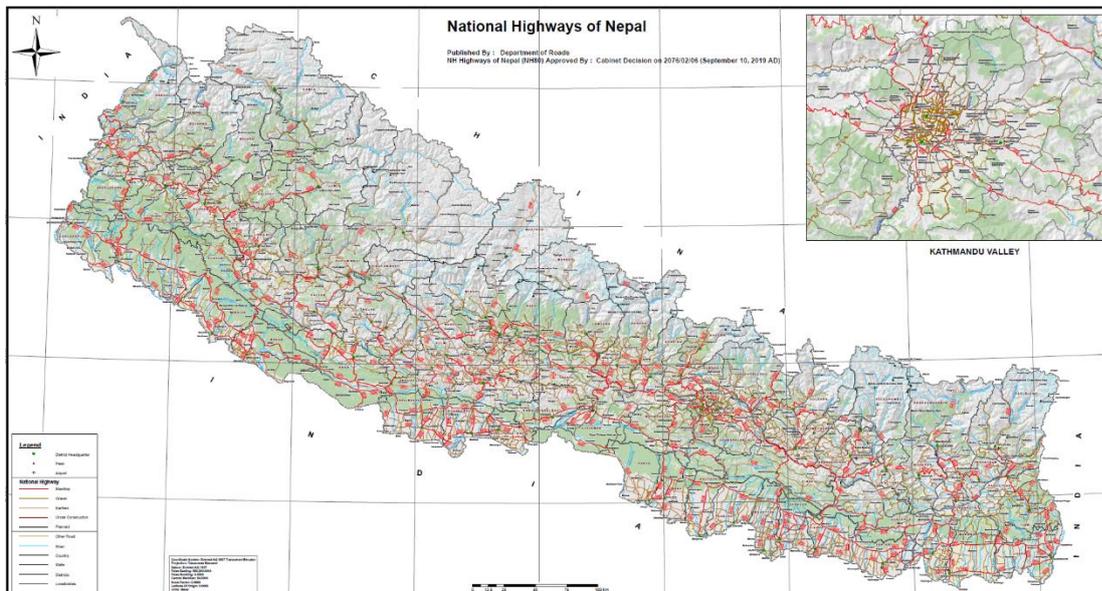


Per istruire lo strumento sui punti da georeferenziare non ho utilizzato la compilazione dei campi di coordinate sessadecimali in quanto non dispongo di carte con reticolato metrico cartografico e tale istruzione del sistema sarebbe oltre che praticamente impossibile anche più inesatta rispetto alla selezione visiva da mappa. I punti che ho scelto di utilizzare (nel numero di sei, effettivamente minimo) per la georeferenziazione sono l'appendice (Punto 1) di territorio nel Sud-Est del distretto di Jhapa nella provincia 1, l'appendice (Punto 2) estrema posta a Nord-Ovest del distretto di Humla nella provincia 6, la punta (Punto 3) dell'angolo che protende verso l'India nel Sud-Ovest del distretto di Kapilvastu nella provincia 5 ed infine l'appendice (Punto 4) Nord-Ovest del distretto di Gorkha nella provincia 4. A questi punti di confine aggiungo, per una maggiore distribuzione dei riferimenti e un risultato più omogeneo, anche due punti interni

ovvero il punto di incontro tra i distretti Jumlaa, Kalikot e Jajarkot (Punto 5-I) nella provincia 6 e il punto (Punto 6-I) di incontro dei distretti di Soluk-Humbu, Khotang e Bhojpur.

Il raster esito della procedura è stato georeferenziato con SR WGS84 Pseudo Mercatore EPSG: 3857, ovvero un SR piuttosto comune e considerato ‘sicuro’ per un’analisi di semplice livello, che si riferisce ad un *datum* globale. A seguire le altre carte georeferenziate sono state elaborate con gli stessi criteri.

**Carta delle strade del Nepal** – La carta governativa stradale del 2019 del dipartimento delle strade nepalese è stata forse una delle maggiori direttrici nello studio delle infrastrutture sia dei varchi sia dei reticolati del Lontano ovest. Anch’essa è stata georeferenziata con il metodo di cui sopra.

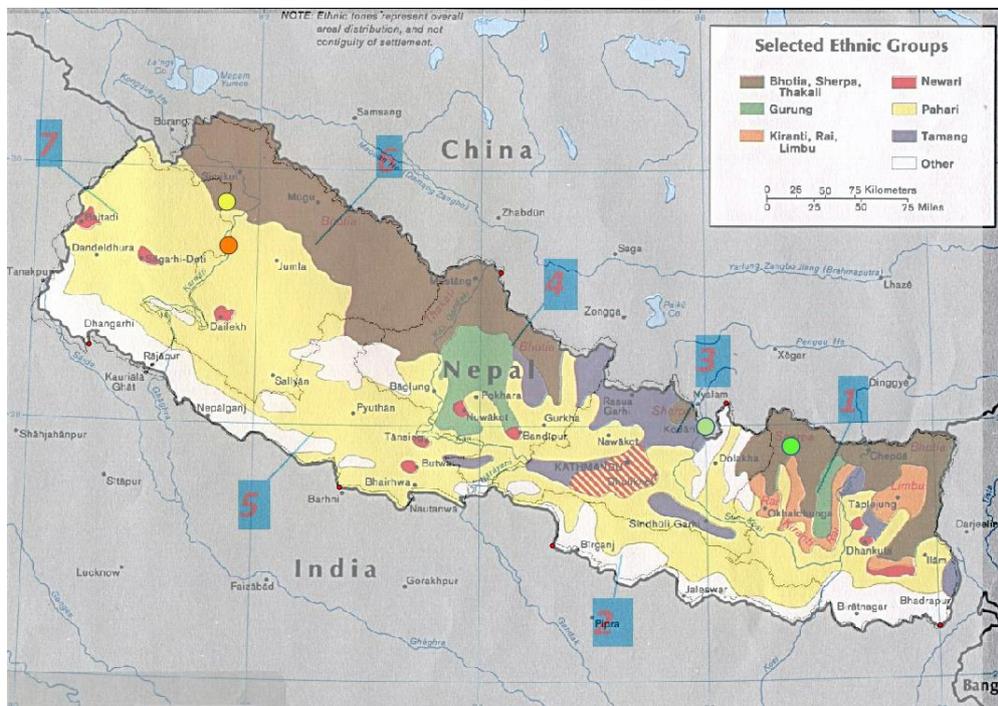


- **Carta stradale governativa dell’intero territorio Nepalese. Georeferenziata.**

**Georeferenziazione della carta delle Etnie** – In merito a questo punto ho sfruttato una carta<sup>109</sup> prodotta nel 1985 risultante la più recente. L’operazione di georeferenziazione è stata la medesima con la differenza che i punti interni di riferimento per tale processo non sono stati utilizzati poiché la mappa non presenta la divisione amministrativa interna o comunque qualche punto interno visivamente riconoscibile. Per rispettare il numero di sei punti ho quindi scelto

<sup>109</sup> Carta di distribuzione etnica del 1985 codice 800393 (a05426) 8.85 reperibile al link <https://www.mapsland.com/maps/asia/nepal/large-selected-ethnic-groups-map-of-nepal-1985.jpg> (verificato il 04/01/2024)

due riferimenti peculiari del confine: uno (Punto 5-E) che si orientava verso l'entroterra del paese come l'angolo ottuso che punta verso l'interno del territorio corrispondente al distretto di Sunsari nella provincia Koshi e l'ampio angolo (Punto 6-E) del confine tibetano corrispondente al territorio dove si incontrano i distretti Mustang e Manang della provincia Gandaki.



Carta della distribuzione etnica con indicazione di sede nelle province dalla 1 alla 7. Carta etnica sovrapposta a carta amministrativa (sola distribuzione delle province). Tale dettaglio segnala la presenza nelle province 7 e parzialmente 6 delle comunità Sherpa/Bothia/Thakali nel lontano e medio Ovest. Così come la stessa etnia trova sede nella più fortunata provinciale. La carta segnala inoltre la presenza dell'etnia Tamang nella provincia 3 ovvero quella unicamente interessata dai varchi BRI. In alto a sinistra il pallino Giallo rappresenta il villaggio di Maspur mentre quello arancione il villaggio Mukhtkot.

In chiusura a questo paragrafo di natura più prettamente tecnica, voglio segnalare che mi sarebbe piaciuto individuare una completa distribuzione delle popolazioni del Lontano Ovest in quanto, nei paragrafi a seguire, sosterrò che i due casi di Maspur e Mukhtkot altro non sono che storie emerse rappresentanti tantissime altre realtà che nemmeno vengono studiate. Come accedere, nell'analisi territoriale, a questi villaggi? Ho proposto il sistema di restituzione dall'immagine satellitare di quelli che sono gli insediamenti abitativi per queste le comunità.

La prima tecnica è quella del telerilevamento degli oggetti tramite le diverse classificazioni appartenenti alle classi *supervised* o *unsupervised*. Tuttavia a fronte anche di valutazioni di studiosi del settore del telerilevamento, come quanto emerso nella pagina<sup>110</sup> della ESA-Espace IT dedicata proprio all'addestramento all'uso di SNAP sulla regione di nostro interesse, è stato chiaro che non era possibile procedere agevolmente alla classificazione. L'idea, si legge nell'analisi della pagina richiamata, era quella rilevare tramite i raster satellitari la firma spettrale corrispondente alla superficie dei tipici tetti blu delle case montane distribuite in tutta la regione Himalayana. In un secondo momento si sarebbero addestrati i classificatori per individuare superfici con firma analoga e per poi facilmente individuare gli insediamenti abitativi delle comunità montane su tutta la catena dell'Himalaya-nepalese. Lo stesso sito, già nella zona di Pokhara leggermente più a valle, avverte sulla scarsa qualità del possibile esito poiché concorrono fattori di disturbo importanti. Tra questi segnala da un lato l'ombra delle stesse montagne e dall'altro il fatto che la firma spettrale di un tetto come quello tipico della maggior parte delle comunità tibeto-nepalesi raccoglie le caratteristiche del riflesso di numerosi materiali circostanti le case (i tetti sono di costruzione locale composti da numerosi materiali locali che spaziano dal legno alle resine ai minerali rocciosi).

L'alternativa a questo è la creazione di una struttura di reticolato cartografico che mi consentisse di visionare, con un lavoro da riportista, quadrante per quadrante, gli elementi antropici da me rilevati. Tuttavia parliamo di un'area che risulta nella sua estensione Ovest-Est lunga circa 800 chilometri ed estesa verso Nord-Est per circa 170 chilometri. Il reticolato poteva essere o ampio e approssimativo nel riconoscimento dell'oggetto antropico o più opportunamente fitto di quadranti considerato che l'oggetto della mia analisi richiedeva una scala cartografica grande o grandissima. Ho escluso anche questa soluzione perché il lavoro impiegava risorse di tempo troppo estese.

---

<sup>110</sup> Si riporta alle caratteristiche tecniche del telerilevamento nelle regioni himalayane al sito ESA al seguente link [https://www.esa.int/SPECIALS/Eduspace\\_Global\\_IT/SEM29PJH4G\\_0.html](https://www.esa.int/SPECIALS/Eduspace_Global_IT/SEM29PJH4G_0.html) (verificato il 27/01/2024)

### 3.2.2 – I Dati sulla condizione di povertà e di sviluppo delle comunità nepalesi: l’uso dell’indice ‘*Multidimensional poverty index*’ e il ‘*Human development index*’

Dopo una descrizione degli strumenti cartografici a supporto della mia analisi mi dedicherò in questo paragrafo a riportare i dati ricavati da alcuni report che hanno studiato gli indici legati alla povertà e allo sviluppo umano utili ad inquadrare le diverse frazioni amministrative nepalesi che ho riportato nella cartografia introdotta. Il mio criterio, non essendo né un lavoro di statistica né di demografia, ha lo scopo di riferire unicamente l’esito già pronto di raccolte di dati promosse da autorità accreditate come il report della *Nepal National planning Commission* del 2021 ‘*Multidimensional poverty index – Analysis Towards action*’ o quello del 2014 ‘*Nepal Human Development report – beyond Geography, unlocking Human potential*’ oltre che alcune ulteriori fonti giornalistiche che guidano l’indagine. L’obiettivo è quello di aggregare una informazione statistica e distribuirla sul territorio nepalese. Un indice come quello generico sulla povertà multidimensionale (*MPT*) sintetizza un buon numero elementi che creano il livello o meno di criticità socio economica rispetto alla popolazione di riferimento. Sfrutterò, inoltre, sempre per praticità e perché presenta un profilo compatto e generale l’*HID*, indice di sviluppo umano che va ad integrare quello della povertà multidimensionale. Mi aspetto da questa lettura un orientamento verso quelle che sono le aree, e auspicabilmente le specifiche comunità montane, coinvolte nei processi di sviluppo definiti dal report.

Nel report<sup>111</sup> governativo del Nepal del 2021, viene utilizzato l’*MPI*<sup>112</sup>, un indice generico relativo alla povertà, esito del rapporto tra Incidenza di persone in condizione di povertà multidimensionale (*H*) con l’intensità della povertà per soggetto (*A*), che in accordo pone la Provincia 6, Provincia 2, e la Provincia 7 tra le prime tre per povertà multidimensionale nel Nepal. La provincia 6 ottiene il più alto valore pari a 0,230 mentre la Provincia 2 conta 0,217 e la Provincia 7 registra 0,146. Escludendo la Provincia 2 che si trova in una quota che non appartiene alla nostra analisi<sup>113</sup>, le altre due province coprono interamente quelle che

---

<sup>111</sup> Report (2021), ‘*Multidimensional poverty index – Analysis Towards action*’, National planning commission, Nepal Government, reperibile al link <https://www.undp.org/nepal/publications/nepal-multidimensional-poverty-index-2021> (verificato il 06/01/2024).

<sup>112</sup> Acronimo per *Multidimensional poverty index*.

<sup>113</sup> Nella carta orografica che ho ottenuto la Provincia 2 non presenta rilievi significativi. Essendo impostato il passo a 500 m questa si trova in una valle più o meno uniforme tra livello 0 e 500 slm.

conosciamo ormai per essere le regioni più periferiche: la regione del Lontano Ovest e quella del Medio Ovest. Questa analisi sfrutta un criterio, appunto, multidimensionale e intende soddisfare una panoramica orientativa sulla criticità economica e di vita in tali regioni. Il tipo di indice rappresenta l'insieme di singole categorie rappresentative come scolarizzazione, standard di vita, sanità ecc. Avere una conferma sul fatto che tali province siano la periferia politica e, in questo caso economica di Kathmandu sostiene la tesi che spinge l'inizio della mia analisi proprio da tali aree.

Con il valore  $H$  (incidenza percentuale di povertà multidimensionale su popolazione generale) utilizzato nella struttura del  $MPI$  ho potuto ottenere qualche dato aggiuntivo rispetto ad una scala più dettagliata delle provincie: il dato sulla povertà dei singoli distretti interni alle regioni più povere. Ho effettuato questo passaggio perché ho, a più riprese, trovato articoli (Shah, 2023) e riferimenti al valore dell'incidenza  $H$  molto alto per taluni distretti nepalesi dove si osserva che almeno il cinquanta per cento degli abitanti versa in condizione di povertà multidimensionale. Un articolo della direttrice esecutiva dell'organizzazione *TEWA*<sup>114</sup> *for Nepal*, Preet Shah del 2023 si concentra in particolare, basandosi su questi valori di incidenza, sulla situazione sempre più critica di Bajura, quello che è il distretto con il più alto numero di abitanti in condizione di povertà pari al 64,1%. Lo stesso distretto è circondato da altri come Kalikot, Humla e Bajhang che presentano valori non inferiori comunque al 56%. Questi dati rendono l'area piuttosto omogenea dal punto di vista della distribuzione della povertà in Nepal. A dar seguito alle analisi precedentemente condotte si conferma che ad essere interessate sono ancora una volta le regioni del Lontano Ovest e parte del Medio Ovest (attuali province 6 e 7).

Un ulteriore indice che è possibile utilizzare per stabilire le condizioni di vita oltre che di povertà nelle regioni montane del Nepal è l'*Human Development Index (HDI)*. Questo indice contempla tra i suoi componenti, elementi come 'progressi socio-sanitari', 'misurazione di  $e_0$  o aspettativa di vita alla nascita' e 'livello di istruzione'<sup>115</sup>. Il valore convenzionale è compreso tra 0 e 1 dove tanto più si è vicini allo 0 tanto più è basso l'indice di sviluppo umano, tanto più ci si avvicina al valore 1 tanto più è alto. Per portare un esempio<sup>116</sup> la Norvegia riporta un *HDI* pari a 0.961, l'Italia 0.895, il Chad 0.394 e il Nepal 0.602. All'interno dello stesso Nepal sono stati registrati dalle autorità governative gli indici *HDI* per provincia e distretto. Nel report

---

<sup>114</sup> Organizzazione TEWA – solidarietà per il Nepal. Sito istituzionale <https://tewa.org.np/introduction.php> (verificato il 06/01/2024)

<sup>115</sup> Così indicato in G. C. Blangiardo, (1997) '*Elementi di demografia*', Il Mulino editore p 114.

<sup>116</sup> Mi riferisco ai dati del report (2022) United Nations Development Programme. 8 September 2022. pp. 272–280.

governativo<sup>117</sup> del 2014 ‘*Nepal human development Report 2014 - Beyond Geography Unlocking Human Potential*’ è presente la lista dei valori (vedi carta tematizzata che segue) che riunisce i distretti per cinque scaglioni di livello di *HDI* dal più basso al più alto dove, nel più basso ritroviamo Bajura e anche gli altri tre distretti individuati con il valore del MPT ovvero Kalikot, Humla e Bajhang. Nello stesso livello (il più basso) troviamo anche altri sei distretti: Achham (Regione Medio Ovest di montagna), Mugu (regione Lontano-Medio Ovest montana), Jarjakot (regione Medio Ovest montana) e Rautahat con Maottari nella Regione Centrale posta nella valle indo-gangetica Tarai (sotto la quota di nostro interesse).

TABLE 2.1

Districts categorized by HDI values, 2011		
HDI values	Districts with HDI scores in ascending order	Number of districts
< .400	Bajura, Bajhang, Kalikot, Humla, Achham, Rautahat, Mahottari, Jajarkot, Rolpa, Mugu	10
.400 – .449	Dolpa, Sarlahi, Doti, Siraha, Jumla, Pyuthan, Baitadi, Dailekh, Rukum, Dhanusha, Kapilbastu, Darchula, Saptari, Sindhuli, Salyan, Dadedhura	16
.450 – .499	Sindhupalchowk, Bara, Dolakha, Kailali, Rasuwa, Dhading, Parsa, Gulmi, Nuwakot, Bardiya, Okhaldhunga, Ramechhap, Kanchanpur, Udaypur, Baanke, Surkhet, Baglung, Bhojpur, Gorkha, Arghakhanchi, Dang, Sankhuwasabha, Myagdi, Nawalparasi, Khotang, Taplejung, Sunsari, Makwanpur, Rupandehi, Paanchthar	30
.500 – .549	Palpa, Solukhumbu, Tanahu, Lamjung, Mustang, Parbat, Morang, Dhankuta, Jhapa, Kavrepalanchowk, Illam, Terhathum, Syangja	13
> .550	Chitwan, Manang, Bhaktapur, Kaski, Lalitpur, Kathmandu	6

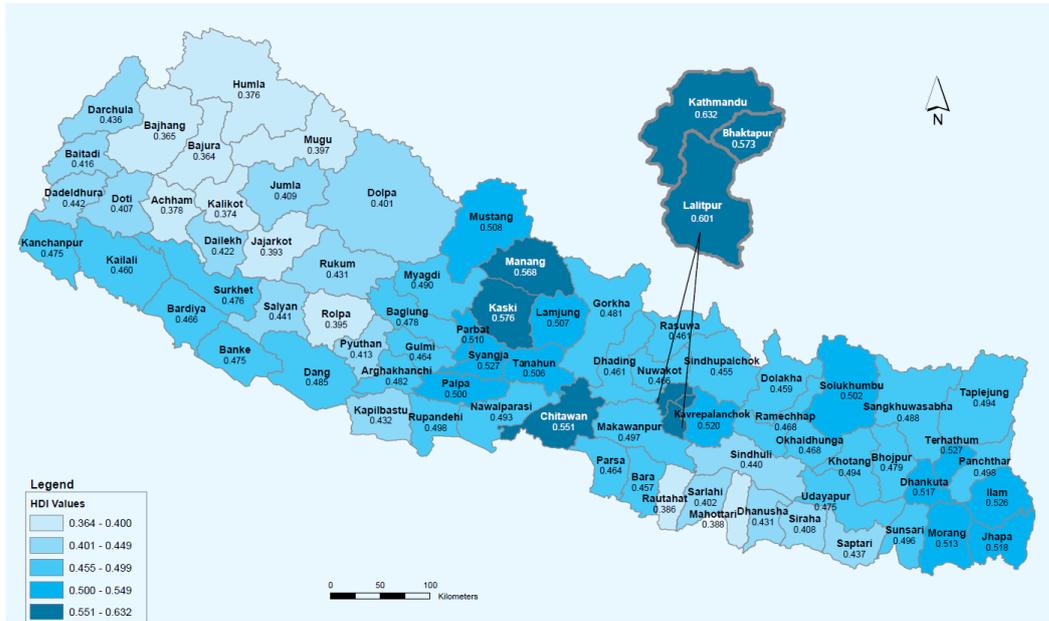
Source: Annex 4, table A4.1.

- **Tabella dei valori di HDI per distretto divisi in 5 fasce: valore di HDI inferiore a 0.400, valore compreso tra 0.400 e 0.449, valore compreso tra 0.450 e 0.499, valore compreso tra 0.500 e 0.49 ed infine il valore più alto ovvero quello superiore a 0.550. Il report propone i valori dell’anno 2011.**

Per motivi di medesima paternità e di completezza dell’argomento ho preferito riportare ora la carta della divisione dei distretti per valori del HDI piuttosto che nel paragrafo precedente dedicato alle carte.

<sup>117</sup> Il riferimento è al report del 2014 ‘*Nepal human development Report 2014 - Beyond Geography Unlocking Human Potential*’ della commissione governativa di pianificazione nazionale del Nepal in concerto con United Nations.

HDI values across districts, 2011



- Carta dei valori HDI divisi per distretto. Carta sviluppata nel report nepalese del 2014 che ho ora in esame in riferimento ai valori dell'anno 2011.

Dove userò questa tabella e questa carta?

L'acquisizione di un profilo, anche se solo orientativo, che rappresenti l'incidenza maggiore o minore della povertà in Nepal in alcune Regioni, Province e distretti possono configurare un dato geografico più compatto consentendomi di verificare inoltre se tale indice va di pari passo con la presenza di un'infrastruttura. Nel paragrafo 3.4 si affronteranno i casi dei villaggi di Maspur e di Moktikot entrambi penalizzati dall'assenza di infrastrutture statali e appartenenti al distretto Bajura. Si partirà proprio dall'evidenza delle condizioni di estrema povertà effettivamente confermate dai dati appena esposti e segnalati come casi più estremi dalle pubblicazioni giornalistiche locali.

### 3.3 – Il fenomeno Belt and Road in Nepal e i varchi Nord

Nel presente paragrafo mi pongo come obiettivo quello di rappresentare il fenomeno della *Belt and Road initiative* in Nepal. Questo passaggio della mia analisi richiama necessariamente quanto già esposto nel capitolo uno sul quadro globale della BRI e quanto espresso nel secondo capitolo sui rapporti che legano i diversi paesi dell'Asia Centrale e Meridionale alla Cina. Facendo uso del materiale cartografico rappresentato nel precedente paragrafo comporrò una narrazione attuale del fenomeno, avvalendomi dei preziosi interventi degli studiosi come Galen Murton, che approderà prevalentemente allo studio dei varchi di montagna del confine Nord del Nepal.

La leva attraverso cui la Cina ha avviato l'*Initiative* in Nepal è in gran parte rappresentata dalla fragilità economica di un paese che vivendo la condizione di *Landlocked* si trova a dover dipendere per tanti aspetti dai paesi che l'avvolgono.

Questa, possiamo iniziare a sostenere, è una delle legittimazioni che si pone alla base delle grandi opere che accompagnano la *Belt and Road*. Il terreno geopolitico su cui poggia l'intervento infrastrutturale cinese (Murton et al., 2020: 333) comprende inoltre una storica serie di accordi dedicati ai rapporti di confine e progressivamente tra il 2014 e 2017 accordi mirati allo sviluppo del Nepal tramite opere infrastrutturali *hard* e *soft* e meccanismi di supporto finanziario alle esigenze locali. Il progetto che avvia effettivamente l'ingresso della BRI in Nepal è il Trans-Himalayan Multi-dimensional Connectivity Network del 2017. Quest'ultima dicitura meglio si sposa con il modello combinato di trasporto e inoltre ampia anche le sue applicazioni pratiche senza focalizzarsi troppo sul profilo e lessico trasportistico della BRI (*-Modal*) ma contemplando anche altri modelli di infrastrutture *hard* e *soft* (*-Dimensional*). Le fragilità con cui il Nepal si è esposto non sono solo quelle storiche e affermate, ma anche quelle situazionali come l'improvviso e spietato terremoto del 2015. Il Nepal diventerebbe parte di un più ampio processo che già abbiamo visto in atto nel Secondo capitolo. Viene riportato in uno studio del 2019 (Pandit, 2019: 72) un elenco di progetti programmati nell'accordo tra cui:

- *Upgradation of Rasuwagadhi-Kathmandu road*;
- *Galchhi-Rasuwagadhi-Kerung 400kv transmission line*;
- *Dipayal to south border with China* (centro del Lontano Ovest);
- *Tokha-Bidur road* (centro del Lontano Ovest);

- *Tamor hydroelectricity project* (762MW) (valle Sud);
- *Phukot Karnali Hydro Electric Project* (426MW).

Non manca, come evidente, una forte presenza del settore idro-energetico, ma anche connettività Internet. La Cina delle infrastrutture interviene, inoltre, nella dimensione anche educativa: l'accordo siglato nel 2017 prevede che la Cina supporti economicamente e con l'intervento di un corpo docente cinese dedicato, l'Istituto tecnico '*Madan Bhandari*' che prende il nome dal leader politico nepalese appartenente al Partito comunista del Nepal di matrice Marxista-Leninista (Murton, 2020 et Plachta: 335).

Uno dei punti che, tuttavia, costituisce un'ambizione che anima fortemente Kathmandu in questa alleanza con la Cina è il progetto della costruzione di una linea ferroviaria che sia capace di unire la città cinese di Kyirong con la capitale nepalese. Il progetto è pronto ma i lavori sono ancora in corso proprio in prossimità del passaggio più critico: il transito attraverso il massiccio himalayano. I 'corridoi'<sup>118</sup> della BRI in Nepal, dietro tutti gli entusiasmi del progetto, vanno a moltiplicarsi sino a definirsi in un numero di sei nel 2019 (Murton et al., 2020: 336) con il *Second Belt and Road Forum*.

Perché si insiste sullo studio di un simile fenomeno? Perché, spesso, indipendentemente dalla importanza e dimensione della strada, la stessa è fonte narrativa delle realtà locali in rapporto anche con quelle internazionali tali da richiedere come metodo euristico quello che Murton chiama '*infrastructural relationality*'. Quale è l'apporto quindi delle strade Sino-nepalesi secondo l'autore? Quello di mettere in relazione il livello internazionale con gli annessi dialoghi geopolitici tra Cina e Nepal e il livello locale che sortisce il carico dell'infrastruttura nella vita quotidiana. La *Belt and Road* (e la *Second Belt and Road*) in Nepal è in tal modo studiabile dando spazio anche alla possibilità di lettura per cui tale opera Trans-himalayana riporti in contatto le comunità rurali del Nepal con lo Stato centrale: opportunità per entrambi di avviare una crescita. Con tale scambio (Murton, 2020: 48) si dà vita al concetto più puro di *Bikas* che in nepalese configura l'aspirazione di sviluppo mossa simbioticamente da opere materiali, intellettuali e ideologiche. Nell'ultimo decennio e con la forza disastrosa del terremoto del 2015 la *Bikas* nepalese incontra sempre più la BRI e in essa vede una certezza di sviluppo.

Un dato legato al sentimento nepalese rispetto all'avvento della BRI è quello che (Paudel, 2022) il fenomeno, seppur di matrice capitalista (direi anche imperialista), agli occhi dei nepalesi

---

<sup>118</sup> Negli accordi internazionali di parla di 'Corridors' che accompagnano spesso questo progetto rappresentanti canali non solo fisici e infrastrutturali ma anche politici e sociali.

rappresenta un'opportunità di riscatto e di liberazione nazionale da contesti geopolitici di dipendenza. Un sentimento che suona un po' stridente rispetto al dato fattuale. Eppure questa voce di libertà appoggia proprio sul concetto già anticipato di un Nepal che si sente *landlocked* soprattutto dell'India: un respiro dalle ingerenze indiane che in un certo senso hanno 'appiattito' la valle anche sul punto dello sviluppo infrastrutturale. Politicamente questo nuovo vento di liberazione, innovazione e sviluppo portato dalla BRI cinese ha alimentato il desiderio di svincolarsi dall'India anche mediante una adesione politica sempre più orientata: nel 2018 si arriva a elezioni presidenziali che portano al Partito Comunista Maoista Nepalese una maggioranza dei due terzi. È evidente che un'infrastruttura riesce a fare politica là dove un fragile corpo politico governativo non avrebbe avuto da solo una valida presa.

La BRI ha contribuito a svincolare il Nepal dalla pressione dell'India similmente a quanto fece il colonialismo europeo nella storia dell'Asia Meridionale-Centrale (Paudel, 2022: 4).

Si osserva che il potere di liberazione è esteso non solo all'India ma anche ai principali attori di ONG occidentali da cui sempre meno il Nepal dipenderà grazie alla forza di sviluppo conferita dalle infrastrutture trans-himalayane (2022: 12).

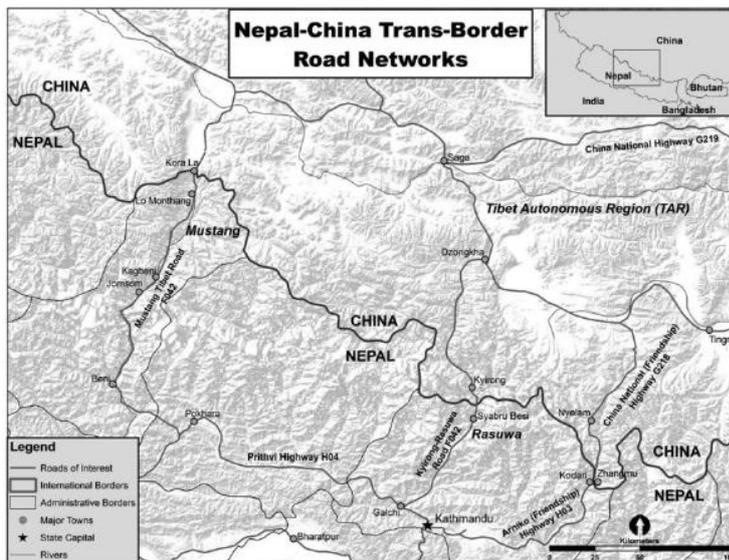
L'adesione al progetto e alle favorevoli aspettative che questo portava si è vertiginosamente marcato con l'evento tragico del terremoto del 2015. La Cina interventista ha svoltato le sorti della regione centrale con opere immediate di salvataggio e ricostruzione e per fare questo ha, giocoforza, dovuto mettere in campo tutte le risorse disponibili dal pacchetto delle infrastrutture. In tale evento, come parlerò nel paragrafo che segue i diversi varchi hanno contribuito in maniera differente in base a risorse differenti. Il terremoto, e con questo si dà chiusura a questo passaggio fondamentale dell'infrastruttura che da ristoro, ha innescato una reazione politica positiva, un risveglio dal torpore che da tempo non univa il paese; con nuove infrastrutture, il Nepal, sente di farcela e si osserva anche (2022: 15) che le sue ambizioni governative non sono certo rimaste inattuato con l'avvento della nuova costituzione del 2015.

### **3.2.1 – L'ingresso della BRI in Nepal tramite i varchi del Nord e l'esito comparatistico con il Myanmar**

La funzione che la BRI sta esercitando sulle politiche internazionali del Nepal, come ho avuto modo di riportare, ha fortemente coinvolto anche importanti scelte interne e rafforzato

sentimenti di liberazione e autonomia nella popolazione nepalese. Gli ingressi settentrionali della BRI saranno ora oggetto di una breve presentazione per rappresentare in maniera fedele l'attuazione pratica attuale del progetto. In questo caso mi sono avvalso, per alcuni di questi, di carte elaborate da autori come Murton o carte governative nepalesi. Quanto allo stato dei lavori sui varchi posso appoggiarmi solo su alcune produzioni giornalistiche o accademiche mentre non ho la possibilità di verificare tali condizioni sul GIS dal momento che le più recenti immagini satellitari e di aerofotogrammetria risalgono al 2019<sup>119</sup>. Gli stessi autori, tuttavia, sembrano non smentire tale dato empirico motivando che tale blocco sarebbe dovuto principalmente a forti carenze di budget (così ne parla Murton in riferimento alla costruzione della strada ferrata tra Gyrong e Kathmandu).

**Distretto di Mustang** - La via della seta, così come romanticamente la *Belt And Road* è stata nominata in memoria dell'antico ritorno delle vie orientali del commercio, non sembra essere l'unico aggancio storico della *Initiative*. In Nepal, infatti, il varco di Korala nel distretto di Mustang aprirebbe un accesso mirato verso un corridoio che attraversa solo parzialmente la valle nepalese (passando per Pokhara) ritornando, a termine, verso la Cina per il varco Rasuwagadhi. Tale passaggio è sovrapposto ad un antico circuito commerciale che si inseriva in un arco subtibetano. Secondo il rapporto tra scala locale relazionata a quella internazionale, Murton (2020: 50) ripropone una via che ha forte attenzione al transito per le comunità di confine o comunque appartenenti alla fascia sub-tibetana di montagna.



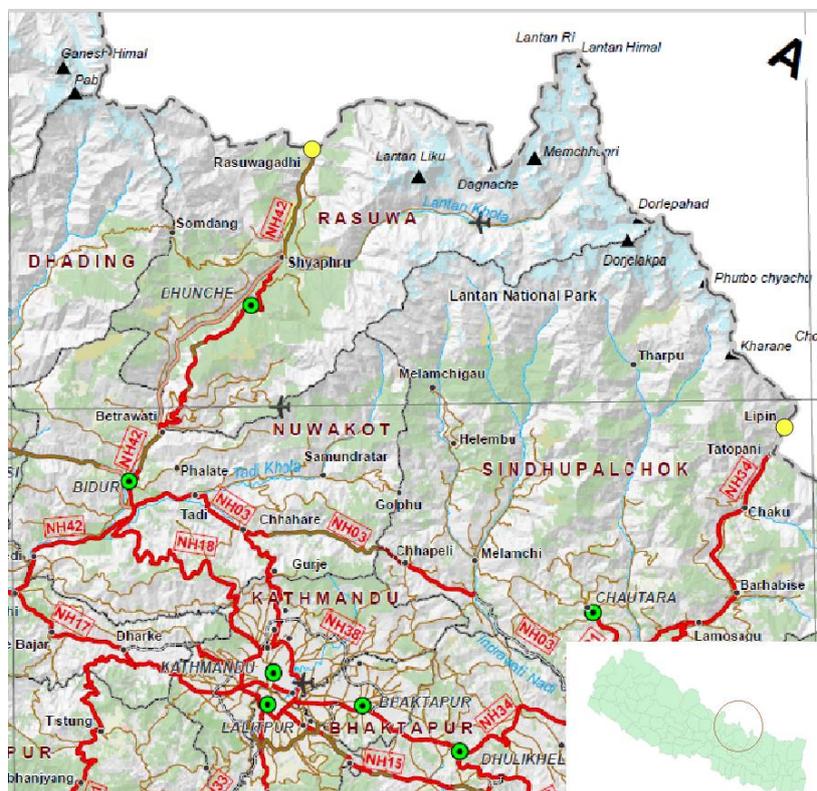
- Carta della strada sub-tibetana di congiunzione tra i varchi nepalesi di Mustang e Rasuwa creata da Galen Murton nel 2017.

La strada Mustang-Tibet è una delle più recenti riscoperte del programma Belt and Road che si rivolge alla piccola scala di intervento. In accordo con la carta di cui al Par 3.2.3 che divide i distretti nepalesi in base ai valori dell'*HDI*, Il distretto di Mustang si colloca nel secondo blocco più alto della tabella. In

<sup>119</sup> Il mio riferimento è all'uso in ambiente GIS di Google *Hybride* nella funzione 'immagini storiche dal 1984 al 2019' per l'area selezionata.

ragione di questo percorso appena descritto nell'area sub-tibetana, la strada di interesse cinese, passa addirittura per il distretto Kaski (il cui capoluogo è Pokhara) che si piazza nella fascia più alta dell'*HDI*: un circuito stradale ed infrastrutturale che si colloca in territori di relativo benessere e dove quindi è favorevole lo scambio economico.

**Il varco di Rasuwagadhi** – Questo fondamentale punto di contatto nel confine tra Cina e Nepal è già stato diverse volte richiamato nel paragrafo precedente. Il motivo della popolarità di tale varco è legato al fatto che è attraversato non solo da un corridoio infrastrutturale multidimensionale ma anche culturale per la sua funzione di mediazione tra popoli tibetani, nepalesi e anche indiani (Murton et al 2020: 6). Intorno ad esso si sono sviluppati la maggior parte degli accordi e la creazione delle più grandi opere strutturali come l'omonimo impianto idroelettrico. Rasuwagadhi diventava varco prioritario nel 2015 per dare ingresso agli aiuti provenienti dalla Cina per il devastante terremoto; ciò accadde esattamente in contemporanea con l'improvvisa dismissione del varco Kodari che nel terremoto rimase distrutto.



- **Carta dei varchi Bri individuati nei quadranti Est 85°0'00" e 86°0'00" e a Nord da 27°0'00" fino a 20°0'00". La carta è estrazione in scala grande della Carta stradale governativa ufficiale. Inquadratura parziale del confine centro settentrionale tra Nepal e Cina. In giallo i varchi di Rasuwagadhi ad Ovest e Kodari ad Est.**

Quello di Rasuwagadhi è un varco collocato nel distretto di Rasuwa nella parte più settentrionale della vecchia regione Centro: questo 'fatto' geografico deve essere in qualche modo rapportato alla logica del silenzio politico e sociale di Kathmandu e della Cina per il Lontano Ovest di cui in precedenza abbiamo parlato. La scelta della regione centrale rinnova le preoccupazioni, che successivamente approfondirò, in merito alle condizioni di trascuratezza

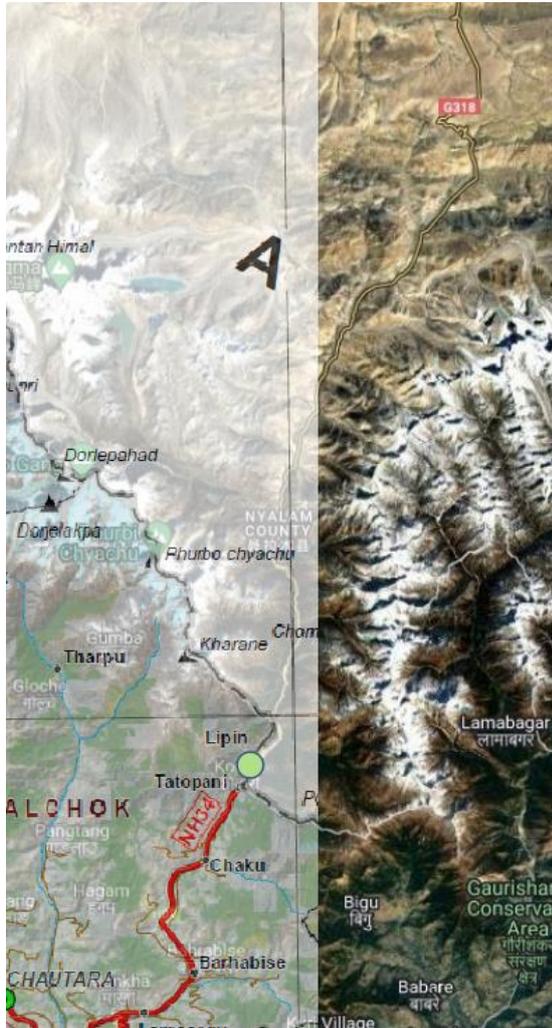
ed esclusione dalla BRI da parte anche della Cina verso le regioni del Medio e Lontano Ovest nepalese.

Ci sono ragioni oggettivamente geografiche che vedono Rasuwagadhi quale sito di elezione per il traffico interstatale con la Cina; questo discorso va fatto al netto della provvisoria assenza del varco Kodari. La città di Lasha, la più importante nella regione Tibetana e sede dei più corposi traffici di merci locali si connette, attraverso rete stradale e ferroviaria alla già citata Xigaze e da lì una strada fino a Gyirong. Quest'ultima cittadina cinese rappresenta il punto di scambio più prossimale della BRI ai confini settentrionali nepalesi e Rasuwagadhi è il varco che dista meno. Questa fisiologica scelta logistica del varco di Rasuwagadhi ha generato un importante sentimento locale di centralità nelle popolazioni nepalesi che vivono attorno al varco. Con una inversione di prospettiva, queste popolazioni, (Paudel, 2022: 9) segnalano che Kathmandu è molto più distante, nel circuito commerciale, rispetto ad essi; tali comunità si avvertono coinvolte attivamente in tale processo territoriale con un ruolo quasi esclusivo. Di fatto a Rasuwagadhi il sentimento di partecipazione popolare è parziale dimostrazione di quanto riportato nel precedente paragrafo sul contributo sociale e identitario che si genera della BRI.

**Le promesse del Varco di Gorkha** – Riporto molto sinteticamente quanto è stato segnalato sul varco Budhi Gandaki nel distretto settentrionale di Gorkha. Con tutti i favori dei bacini idrici che si possono incontrare in questo distretto himalayano nepalese si è sin da subito rappresentata l'allettante possibilità di creare importantissimi impianti energetici che effettivamente hanno generato sempre maggiore interesse e orgoglio nel popolo nepalese. Così come in altre circostanze ho avuto modo di osservare, i programmi nepalesi (abbinati per lo più alle grandi potenze) hanno maggiori ambizioni che non effettive attuazioni. In questo varco si è assistito ad un'evoluzione parossistica dei programmi infrastrutturali che passarono (Murton et al., 2020: 77), durante il '*Nepal power summit*' del 2016, dal proporre una grandiosa opera di *hydropower* a Mall dello shopping a costruzione di aree residenziali, costruzione di ospedali, università, stadio di calcio e funivia per Kathmandu. Un programma pionieristico che come è intuibile non ha avuto ancora attuazione anzi, come lo stesso autore riferisce, si trova incastrato in un limbo.

**Kodari-Tatopani, un varco in ripartenza** – Se è vero che tanto si è realizzato intorno, attraverso e per Rasuwagadhi, altrettanto è difficile dire per il varco Tatopani che si trova nella località di Kodari. Come già osservato le due direttrici stradali principali, come proposto dalla carta governativa sulle strade attuali e in programma, siano una rivolta a Rasuwagadhi e l'altra

nell'area di Kodari dove la strada termina nel tratto nepalese della NH 34 e prosegue nella tortuosa strada Cinese G 318.



- Sezione della carta governativa stradale nepalese. Dettaglio del confine Cina-Nepal con strada G318 da Nord-Est che innesta tramite Kodari-Tatopani (puntino verde) nella strada nepalese NH34.

Il varco, almeno dal punto di vista cartografico, non ha da essere trascurato in questa analisi. Va detto che ha visto un importante lungo periodo di transito e di sviluppo di mercato transfrontaliero ma a differenza di Rasuwagadhi diviene particolarmente penalizzato nell'ultimo decennio a causa delle conseguenze sulla strada e sulle strutture doganali del terremoto del 2015. Solo verso il 2019 vengono riaperti ufficialmente gli scambi e i transiti Cina-Nepal. Si riparte con la inaugurazione del maggio del 2019. Quello di Kodari-Tatopani è un accesso che svela ulteriori aspetti legati al rapporto tra i due paesi. Proprio in ragione della distruzione del passaggio a causa del terremoto, sono state create nuove strutture figlie delle migliori avanguardie dell'ingegneria geologica per scongiurare una nuova interruzione della continuità stradale che c'era e che ci sarà. La chiusura provvisoria ha ricordato al paese himalayano l'importanza della Cina soprattutto nel carico di beni che quotidianamente importava. L'unico varco operativo, Rasuwagadhi, andava a congestionarsi lasciando importanti rallentamenti nell'importazione di beni di ogni tipo: dai prodotti alimentari preconfezionati ad abbigliamento. Kodari interrompeva l'ordinario flusso di merce creando uno slittamento importante verso Ovest. La riapertura del 2019 è durata, tuttavia, assai poco a causa delle restrizioni anche doganali determinate dall'infezione Sars-Cov 19. Riporta una cronaca<sup>120</sup> locale del 2023, che questo

<sup>120</sup> Riporto un articolo del giornale nepalese MyRepublica (partner the the New York Times) 'China's harm's way' del 24 gennaio 2023, che sintetizza i passaggi critici della storia del varco Kodari dal pre-terremoto al post che si

nuovo muro tra i due paesi portò alcuni uomini d'affari nepalesi al suicidio per aver visto bloccate le proprie merci ormai per diversi anni. La dipendenza dalla strada è, talvolta, un gioco di vita o di morte spesso sottovalutato. Quello che era florido e sgargiante diviene palcoscenico di fantasmi e di isolamento sociale. Tuttavia, quello che vorrei portare come informazione chiave di questo articolo è il fatto che la chiusura del varco Kodari è opportunità per poter osservare importanti politiche della Cina di confine. Stare fermi ad aspettare una riapertura ha dato spazio a cori di doglianze per quelli che erano dei transiti con vantaggi quasi unilaterali: si segnala che la Cina faceva transitare verso il Nepal camion cinesi senza un limite di numero e al contrario non ammetteva l'intero numero di camion nepalesi provenienti dal Nepal. Questo comportava una certa insicurezza anche imprenditoriale per gli esportatori nepalesi: questo aspetto è maggiormente emerso con l'interruzione protratta della strada. Nel corso degli ultimi mesi del 2023 la Cina, tuttavia, ha riavviato il traffico da e per il Nepal<sup>121</sup> prima per i mezzi cargo e poi per i mezzi passeggeri. Verosimilmente si vuole riprendere in mano il concetto di Nepal quale ponte di mediazione tra il Dragone e l'Elefante come si è voluto vedere anche in Rasuwagadhi. Nel 2013 si segnalava (Singh, 2013) che dal Nepal uscivano circa tre quarti dei beni transitanti o prodotti entro lo stesso paese verso Sud tramite il varco indiano di Birgunj con direzione Calcutta. La Cina continentale e *landlocked* usa i *Landports*<sup>122</sup> del Nepal, anch'esso a sua volta *landlocked* per arrivare alle acque del Golfo del Bengala. Il Nepal, i suoi confini e la sua rete infrastrutturale affermano sempre più strada dopo strada il loro ruolo maggiore: catalizzare e mitigare politicamente i beni provenienti da Nord e consentirne il transito attraverso l'India. il Dragone e l'India hanno scambi, ma mai diretti.

**Profili comparativi con il Myanmar** - Nell'atto della comparazione con il Myanmar è chiaro che si rende necessario richiamare gli scenari visti nel secondo capitolo ovvero opere infrastrutturali cinesi sulle cittadine di Mong La e Mine create per aprire una rete di accesso al Golfo del Bengala e il caso indiano della Kaladan Road. In entrambi i casi, le due potenze, affrontano senza troppi indugi i varchi più adatti per entrare nel Myanmar è svincolarsi dal forte

---

evolve in chiusura Covid. Reperibile al seguente link <https://myrepublica.nagariknetwork.com/news/china-s-harm-s-way/> (verificato il 14/01/2024)

<sup>121</sup> Annuncia così l'articolo di K. Prasain, 'Totopani reopens for travel from tomorrow' pubblicato il 31 agosto 2023 nel The Kathmandu Post. Reperibile al seguente link <https://kathmandupost.com/money/2023/08/30/tatopani-to-re-open-to-travellers-from-friday> (verificato il 14/01/2023)

<sup>122</sup> I 'landports' sono Luoghi che per la natura di uno stato o territorio *landlocked* devono essere necessariamente terrestri e si collocano in aree di confine coinvolgendo autostrade, strade minori e ferrovie. Talvolta sono assimilate al concetto di stazione doganale.

limite di essere Stati *landlocked*. Chiaramente né Cina né India sono totalmente privi di sbocco sul mare: Oceano Indiano, Mar Arabico, Mare delle Laccadive, Golfo del Bengala per l'India e Mar Cinese Orientale, Meridionale e Mar Giallo per la Cina. Tuttavia l'India ha una parte orientale con gli Stati del Manipur, Mizoram, Sikkim, Tripura, Nagaland, Assam e Meghalaya circondata dai territori del Bangladesh e del Myanmar che impediscono l'accesso al Golfo del Bengala. Discorso simile per la Cina che per tutti i confini dalla Regione autonoma del Tibet a Sud verso Est per la provincia autonoma del Yunnan fino all'ingresso nella Regione del Guangxi non conosce alcun accesso al mare. Escludendo i casi del Vietnam e provvisoriamente del Laos gli unici paesi confinanti sono da Ovest Pakistan, India, Nepal, Bhutan e Myanmar. Con l'India il contatto non è possibile, anzi, abbiamo visto che è critico viste le tensioni dello Stato indiano Sikkim. Il Bhutan non presenta alleanze transfrontaliere e forse le singolari politiche della monarchia himalayana lo rendono poco plastico e poco maneggevole (oltre che localizzato esattamente sopra il Bangladesh così da rendersi ancor meno praticabile e logisticamente poco interessante). Restano pertanto a disposizione della Cina il Myanmar, con i varchi che ho sopra elencato, e il Nepal che accoglie lo scambio transfrontaliero con la Cina tramite i varchi settentrionali appena visti. Tutto questo per dire cosa?

Sia l'India che la Cina oculatamente hanno trovato un modo per attraversare i loro confini con direzione il mare individuando una cartografia delle infrastrutture che tenesse conto di particolari vulnerabilità. Questo lo abbiamo visto nello stato di collasso sociale nel confine del Mizoram e la richiesta di una autonomia alternativa allo Stato come le zone economiche speciali che si stanno andando a creare nelle cittadine birmane del Nord-Est in cui le luci dei casinò diventano una nuova prospettiva di crescita agrodolce e di riscatto per gli abitanti Kachin. Cina e India lavorano minuziosamente dal punto di vista diplomatico con politiche economiche e di sviluppo davvero persuasive riuscendo nel tempo realmente a creare varchi verso i mari.

Con il Myanmar abbiamo sufficiente letteratura riguardante non solo l'aspetto macroscopico e sistemico dell'infrastruttura cinese o quella indiana nel loro inserimento attraverso i confini del paese, ma anche uno studio in piccola scala dedicato alle comunità che crescono intorno alle strade delle frontiere. Si sono raccontate nel secondo capitolo le sofferenze e gli estremi esiti di lavoratori della Kaladan Road e delle comunità di confine. Si sono portate nello stesso capitolo le nuove intenzioni e affermazioni sociali delle cittadine raccontate negli studi di Ripa sui confini birmani. Se pertanto è vero che nelle popolazioni nepalesi si è evoluto un comune senso di unificazione in scala nazionale e riscatto geopolitico, altrettanto non può dirsi per le comunità

birmane di confine che hanno manifestato i loro entusiasmi limitando aspettative e impegni economici all'area da loro popolata.

Con la BRI il Nepal prova a sciogliere il suo storico vincolo dall'India, in Myanmar le strade cinesi alimentano un nuovo senso di autonomia delle comunità dallo Stato centrale. Nell'atto della comparazione con il Myanmar è chiaro che si rende necessario richiamare gli scenari visti nel secondo capitolo ovvero opere infrastrutturali cinesi sulle cittadine di Mong La e Mine create per aprire una rete di accesso al Golfo del Bengala e il caso indiano della Kaladan Road. In entrambi i casi, le due potenze, affrontano senza troppi indugi i varchi più adatti per entrare nel Myanmar è svincolarsi dal forte limite di essere Stati *landlocked*. Chiaramente né Cina né India sono totalmente privi di sbocco sul mare: Oceano Indiano, Mar Arabico, Mare delle Laccadive, Golfo del Bengala per l'India e Mar Cinese Orientale, Meridionale e Mar Giallo per la Cina. Tuttavia l'India ha una parte orientale con gli Stati del Manipur, Mizoram, Sikkim, Tripura, Nagaland, Assam e Meghalaya circondata dai territori del Bangladesh e del Myanmar che impediscono l'accesso al Golfo del Bengala. Discorso simile per la Cina che per tutti i confini dalla Regione autonoma del Tibet a Sud verso Est per la provincia autonoma del Yunnan fino all'ingresso nella Regione del Guangxi non conosce alcun accesso al mare. Escludendo i casi del Vietnam e provvisoriamente del Laos gli unici paesi confinanti sono da Ovest Pakistan, India, Nepal, Bhutan e Myanmar. Con l'India il contatto non è possibile, anzi, abbiamo visto che è critico viste le tensioni dello Stato indiano Sikkim. Il Bhutan non presenta alleanze transfrontaliere e forse le singolari politiche della monarchia himalayana lo rendono poco plastico e poco maneggevole (oltre che localizzato esattamente sopra il Bangladesh così da rendersi ancor meno praticabile e logisticamente poco interessante). Restano pertanto a disposizione della Cina il Myanmar, con i varchi che ho sopra elencato, e il Nepal che accoglie lo scambio transfrontaliero con la Cina tramite i varchi settentrionali appena visti. Tutto questo per dire cosa?

Sia l'India che la Cina oculatamente hanno trovato un modo per attraversare i loro confini con direzione il mare individuando una cartografia delle infrastrutture che tenesse conto di particolari vulnerabilità. Questo lo abbiamo visto nello stato di collasso sociale nel confine del Mizoram e la richiesta di una autonomia alternativa allo Stato come le zone economiche speciali che si stanno andando a creare nelle cittadine birmane del Nord-Est in cui le luci dei casinò diventano una nuova prospettiva di crescita agrodolce e di riscatto per gli abitanti Kachin. Cina e India lavorano minuziosamente dal punto di vista diplomatico con politiche economiche e di sviluppo davvero persuasive riuscendo nel tempo realmente a creare varchi verso i mari.

### **3.4. – Le infrastrutture di trasporto interne e le comunità montane: due casi opposti di società nepalesi senza Stato**

A questo punto del mio lavoro vado ad affrontare due realtà nepalesi vincolate nelle loro sorti all'uso o il disuso di infrastrutture di trasporto. Nel rispetto della linea di studio accolta sin dal primo capitolo pongo come dichiarata premessa che tali comunità di montagna si trovano a condurre una quotidianità senza lo Stato. Mi limiterò a portare, in tali casi, solo infrastrutture interne questa volta. Saranno una strada e un piccolo aeroporto a dimostrarci uno spaccato sociale estremo: da un lato lo Stato abbandona le comunità di Maspur e di Muktikot nel Lontano Ovest negando loro qualsiasi connessione stradale e dall'altro le comunità del parco Sagarmatha che creano una guaina politica e amministrativa con un aeroporto di montagna. L'obiettivo è far emergere il più possibile tratti politici e sociali di queste comunità così da sottoporle compostamente ad una comparazione con il Myanmar. Mi aspetto da tale analisi che i due modelli così opposti dell'autonomia e nelle infrastrutture mi possano dare accesso alla risposta per la domanda iniziale per concludere se anch'essi rientrano nella gamma di popolazioni Zomia o, diventano strutture politiche senza Stato frastagliate e slegate dalle convenzioni accademiche.

#### **3.4.1 – Le comunità senza una strada e senza lo Stato: il villaggio di *Maspur* e quello di *Muktikot* nel distretto *Bajura* nel Far West nepalese**

Con il presente paragrafo affronto il primo dei tre casi studio che ho individuato, affine e pertinente allo studio delle comunità di montagna, periferiche e carenti di intervento statale. Le carte hanno chiaramente evidenziato tramite gli indici *MPI* e *HDI*<sup>123</sup> che il principale distretto nepalese caratterizzato da criticità sia di sviluppo che di livello di povertà è Bajura. Il distretto ospita le due comunità che ora presento; comunità che hanno attirato l'attenzione di studiosi e

---

<sup>123</sup> Facendo integrale riferimento alla carta della distribuzione dei valori HDI per distretto, Bajura riporta un valore di 0.364 ovvero il valore più basso dell'intero Nepal.

giornalisti. In entrambi i casi si vedrà che raggiungere i luoghi di scambio o di servizio, come arrivare ad un ospedale, è un processo spesso impossibile. Le esigenze di trasporto dei due villaggi ci sapranno dire tanto ed ancor di più ci saprà dire l'assenza delle infrastrutture stradali.

**Il villaggio Maspur, diciotto unità familiari**– Dando seguito a quanto già anticipato su questi casi specifici, mi trovo a lavorare con davvero poco, ma quel poco documenta in maniera efficace i profili che fanno del villaggio Maspur un caso che andrebbe sicuramente approfondito. Mi appoggio ad un articolo<sup>124</sup> del *Nepali Time*, scritto da Jocelyn Powelson, ricercatrice di Washington in materia di sviluppo e sanità globale, che ha lavorato sul campo presso questa comunità.

*'[...] I do not even know if we are Nepali citizens ... we Dalits are neglected and oppressed. We have little property, nobody looks after us, not the government, not the organisations, not the gods [...]'*<sup>125</sup>

Questa è un'importante affermazione che la giornalista ha registrato da un componente del villaggio (Romalal Lwaar) e credo che rappresenti il nodo su cui deve orientarsi qualsiasi considerazione riguardante questo studio e le due comunità in esame.

*'[...]Nessuno, nemmeno lo Stato si cura di noi'* e si apre così un chiaro collegamento della vita senza lo Stato, della sopravvivenza senza lo Stato. La povertà raccontata dall'autrice sembra, effettivamente, essere una conseguenza di gravi ragioni che hanno comportato un isolamento infelice; un isolamento non virtuoso ben lontano dalle formule di autarchia in fuga dallo Stato raccontate da Scott.

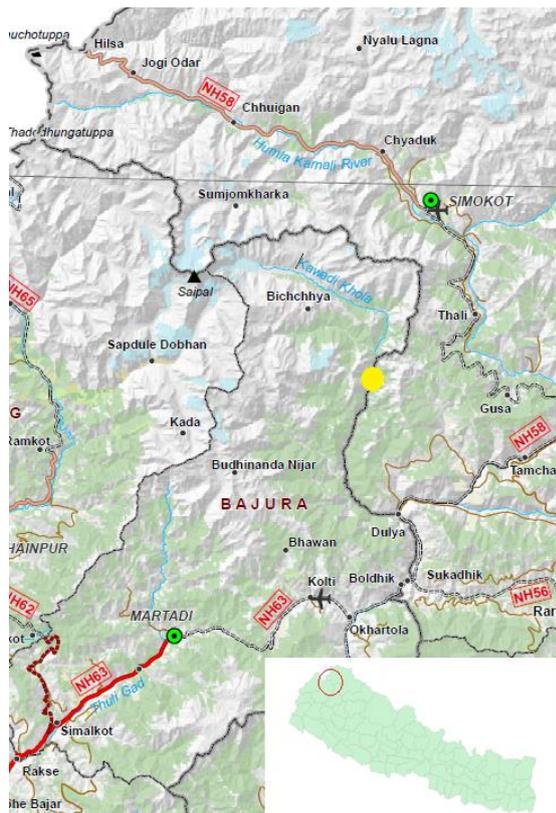
Lo Stato, qui è già fuggito. Reputo particolarmente utile osservare che l'autrice elenca le ragioni per cui la sussistenza della comunità stia venendo meno. Un tempo si praticava il mercato dei beni e lo scambio, un tempo ci si nutriva di adeguatamente poiché il terreno non era carente di irrigazione come ora, le coltivazioni sono state devastate dagli insetti e le tecniche di raccolta sono rimaste antiche e non più adeguate. Dove si punta il dito allora? Nelle infrastrutture. Non è solo lo Stato ad essere assente ma anche le potenze come la Cin: Il transito dei mercanti, il reperimento più agevole di cibo passa per una struttura stradale

---

<sup>124</sup> J. Powelson, (2018) *'Life and livelihood in remote Nepal – Easing the daily struggle of families in a village far, far from Kathmandu'*, Nepali Time, Sept. 2018. Reperibile al seguente link <https://nepalitimes.com/banner/life-and-livelihood-in-remote-nepal> (verificato il 07/01/2024).

<sup>125</sup> Letteralmente 'Non so se siamo più cittadini nepalesi... noi Dalits siamo abbandonati e oppressi. Abbiamo poca ricchezza e nessuno si cura di noi, né il governo, né le organizzazioni e nemmeno gli dei'. Citazione dell'articolo di J. Powelso, Op cit.

efficiente. D'altra parte il transito per vie storiche del commercio lo abbiamo visto quando ho affrontato il discorso del distretto di Mustang esposto all'interesse della Cina nel suo programma BRI. Ma qui la Cina non percorre nessuna via o corridoio commerciale. Questo villaggio deve fare i conti con il fatto che la prima strada a disposizione è a due giorni di cammino da lì. Procedo quindi alla verifica dell'informazione sfruttando la carta governativa delle strade effettive e quelle in previsione e osservo che la strada asfaltata più vicina (la NH 63 in rosso nella carta) termina nell'area di Martadi sempre nel distretto di Bajura. Per avere un riferimento corretto rispetto alla cronaca della giornalista americana cerco di orientarmi rispetto al presidio medico più vicino al villaggio di Maspur dal momento che viene spesso associato alla strada che non c'è. Confermo che anche l'ospedale è in prossimità dell'interruzione della NH 63 e si trova nella municipalità di Badimalika. Non essendo presente alcuna forma di strada, anche sterrata (sarebbe segnalata nella carta governativa sia in marroncino che in rosa) non è stato possibile stabilire né l'esatta distanza tra Maspur e la strada NH 63 e di conseguenza nemmeno i tempi di spostamento.



**Dettaglio della carta nazionale stradale. Rappresentata in rosso la NH63 fino a Martadi. Il pallino in giallo è il villaggio di Maspur (sovrapposizione dello *shapefile* sul *raster* su QGis)**

Interpellando Google Maps, come quotidianamente tutti facciamo, chiaramente per questo caso si ottiene comunque un esito negativo alla ricerca di indicazioni stradali con qualsiasi mezzo. Il percorso a piedi da Maspur a Martadi si sviluppa da Nord-Est a Sud-Ovest in un valico che con una variabilità altimetrica che passa dai circa 2000 mt di elevazione del villaggio alle vette di circa 4500 mt. In linea d'aria possiamo parlare di una distanza superiore ai 41 chilometri ma il dato non è nemmeno da considerarsi. Quello che trovo preoccupante è che seppur presenti nella cartografia delle strade anche percorsi sterrati, questi sono lontani e inadeguati al trasporto su gomma. Come ho anticipato prima, la carta governativa contempla anche un insieme di progetti con cui si dà vita ad una nuova rete di strade. Nella carta le strade

sono indicate in legenda in nero ma per Maspur nessuna strada, nemmeno in programmazione. Maspur è un villaggio che sta letteralmente morendo di fame dentro il distretto più povero del Nepal e chiede solo una strada. Sembra quindi di capire che se Maspur chiede la strada, chiede lo Stato da cui si sentono abbandonati o, come riportato nella citazione iniziale, in ragione di cui si sentono negletti.

**Il villaggio Muktikot, quattrocento unità familiari** – Questa storia riguarda una comunità molto più ampia di Maspur e devo preliminarmente osservare che per Muktikot ci sono più riflettori accesi. La situazione di Muktikot è anch'essa significativamente grave e maggiormente documentata. Muktikot vede una situazione estrema sul punto, in particolare, della malnutrizione. Parte del problema è attribuita alla inadeguatezza dei terreni ad accogliere semenze capaci di soddisfare le esigenze alimentari degli abitanti. Qualcuno parla di inaridimento legato anche al riscaldamento globale (Kafle, 2022) che fa delle terre su cui si trova Muktikot un arido deserto verticale, un deserto di montagna. Come sopra anticipato Muktikot (come anche Maspur) appartengono al vasto gruppo etnico dei Pahari noto come 'popolo di montagna'<sup>126</sup> e nello specifico alle comunità *Dalit*. La comunità *Dalit* rappresenta una delle caste più basse della gerarchia indiana e per tale motivo severamente sottoposta a criteri di esclusione. In quest'ultimo caso parliamo di esclusione dal punto di vista sociale a cui, però, sommiamo l'esclusione dal punto di vista politico, territoriale e di conseguenza geografico. Si tratta, per altro, di uno di quei casi che porta a dimostrazione il concetto di 'incapacità alla migrazione'. La condizione di povertà è tale da impedire lo spostamento verso l'India (regione eletta nella fuga migratoria) dal momento che mancano i presupposti di finanziamento e autonomia economica nelle fasi migratorie.

Il problema dell'isolamento geografico mi sembra diventi solo conseguenza di questa assenza di intervento da parte di Kathmandu. I motivi di tale assunto risiedono nel fatto che Muktikot è stata studiata, fotografata, sottoposta ad articoli con risonanza internazionale<sup>127</sup>. Gli studiosi vanno e ricavano dati relativi al grado di malnutrizione ma si limitano solo a questo senza poi portare un esito o una soluzione effettiva alla crisi.

---

<sup>126</sup> Rimando alla carta a termine di questo paragrafo dove vediamo in arancione il villaggio Muktikot e in giallo il villaggio Maspur collocati nell'area etnica tra i Pahari e Bhotia a Nord.

<sup>127</sup> Nel 2022 uscì un articolo di Aljazeera dedicato, reperibile al seguente link <https://www.aljazeera.com/gallery/2022/7/3/photos-how-malnutrition-is-killing-children-in-a-nepal-village> (verificato il 09/01/2024).

Il giornale *The Himalayan Times* riporta<sup>128</sup> un dato riferito dall'ufficiale civile locale Kuber Shahi, con cui si segnala che il 95 % della popolazione soffre di uno stato di malnutrizione acuto e peggiorato dopo la crisi pandemica. Non si contano i riferimenti alla carenza di nutrienti nel latte materno, al numero di aborti spontanei, malformazioni fetali e gravi forme di prolasso uterino post parto non gestibili in presidi ospedalieri per impossibilità di spostare la donna (già fragile per la malnutrizione) fino al primo centro ostetrico. Con questo semplice esempio ci riportiamo sul nostro tema principale. Quale è il punto critico che impedisce prima il soccorso e poi lo sviluppo strategico di politiche attive di promozione di sicurezza alimentare, lavoro e salute? Ancora una volta l'infrastruttura. Nelle immagini che seguono, appartenenti ai video testimonianza di uno youtuber<sup>129</sup> nepalese che si dedica a piccoli progetti di supporto per i distretti di Bajura e Humla, voglio evidenziare alcuni dei tratti critici della strada di giorno e di notte per arrivare a Muktikot.



**Fotogramma del video-documentario che riprende il tratto di strada sterrato gravemente precario e pericoloso. Nell'immagine diurna si osserva un camion con derrate alimentari destinate a Muktikot che supera una voragine stradale di dimensione doppia rispetto alla larghezza della strada stessa.**



**- Fotogramma tratto dal video documentario del passaggio notturno nella strada sterrata di Muktikot.**

<sup>128</sup> Articolo reperibile al link <https://thehimalayantimes.com/nepal/bajuras-muktikot-village-reeling-under-acute-food-crisis> (verificato il 10/01/2024)

<sup>129</sup> I video progetto di Vipin Sangwan sono disponibili nel suo canale youtube personale <https://www.youtube.com/@VipinSangwan>

Le opere di intervento avvengono dai soggetti più piccoli, relativamente più ricchi come questo ragazzo indiano che si impegna per favorire un costante flusso di derrate alimentari e prodotti edili e di arredo scolastico.

Mi trovo ora con un abbondante numero di testimonianze e di articoli giornalistici su questo villaggio. Muktikot è diventata quasi una vetrina: si contano i casi di grave malnutrizione, si contano i dati sull'aspettativa di vita, prontamente si riportano le richieste degli abitanti ma ogni istituzione statale e le ONG osservano e basta. Ci sono troppe buche e troppe pendenze per considerare Muktikot meritevole di attenzione e intervento dallo Stato centrale.

Quello che reputo fondamentale a questo punto del paragrafo è evidenziare quanto Muktikot sia al centro di tantissimi racconti e report e, di conseguenza quanto esso rappresenti niente meno che la punta di una realtà nell'ombra nel Far West nepalese. I villaggi sommersi, quelli non contati e non contabilizzati e forse ancora più lontani dalla strada: di loro cosa si sa? Muktikot è un'infelice eccezione che emerge leggermente da piccolissime testimonianze, come visto sopra. Forse più che nel dettaglio dei due villaggi di cui ho raccontato, la crisi si trova in quelli di cui non saprei nemmeno indicare su una carta<sup>130</sup>. Diventa difficile anche parlare della geografia di questi dispersi se non appellandoci ai postulati sopra espressi sui dati di *MPI* e *HDI* nelle carte del Lontano Ovest nepalese.

In chiusura a questo paragrafo è opportuno tirare le somme rispetto a quanto ho abbondantemente proposto come linea della mia tesi.

Quanto dei parametri della letteratura su Zomia riesco a vedere in questa realtà del Lontano Ovest del Nepal? In questo grave isolamento, etiologicamente, la colpa è di una strada assente o di una società che non merita la strada? Indiscutibilmente l'elemento della popolazione di montagna è fortemente aderente ad uno stato di isolamento e di precarietà nella sopravvivenza. Mangiare è difficile e spesso è solo esito di un camion guidato da un autista che rischia la vita in ogni voragine stradale.

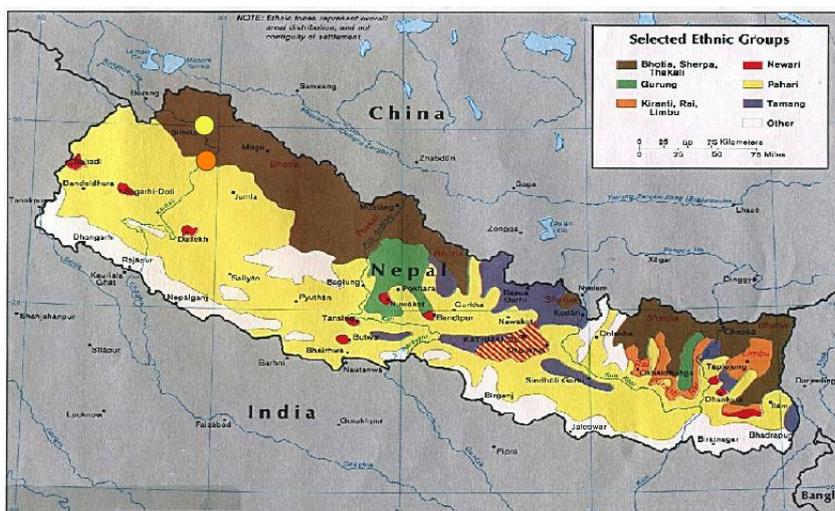
Non vi sono beni da sottrarre, lo Stato non palesa alcun interesse verso quella regione che per primo ha condannato al concetto di 'Lontano' e per giunta non vi sono le strade e le forze fisiche e culturali per migrare.

---

<sup>130</sup> L'uso della classificazione dal dato satellitare degli insediamenti abitativi di cui sopra ho fatto accenno avrebbe avuto la funzione di segnalare anche chi sulla carta non ha un nome, come questi villaggi sommersi.

Forse è questo un punto di svolta: la popolazione è debole nel corpo e nelle intenzioni e la stessa Kathmandu manifesta la debolezza di uno Stato che non ha pieno controllo de suo stesso territorio e sicuramente di questo ne danno prova le strade fantasma.

A concorrere con la carenza di interessi da parte delle forze Statali ed interstatali anche l'appartenenza alla casta *Dalit*, inserita nel gruppo etnico più esteso del Nepal come indicato nella mappa che segue: i *Chhetri* distribuiti nell'area dei *Pahri* (per quanto riguarda in particolare il villaggio *Muktikot*) e nell'area più settentrionale *Thakall*, *Sherpa* e *Bothia* (in riferimento a Maspur). Faccio questo richiamo alla casta per la severità delle regole che governa la sua espressione sociale nella gerarchia delle caste indo-nepalesi. Si parla di popoli negletti ed 'intoccabili' (Rai, 2023: 127) perfino considerati in una condizione peggiore di quella di uno schiavo. In particolare nel Nepal del Lontano Ovest. Questo concetto di 'intoccabilità'<sup>131</sup>, molto ricorrente quando si parla di *Dalit*, sembra formare quella ulteriore guaina di divisione e isolamento delle comunità rispetto all'intervento istituzionale anche tramite infrastrutture. Intoccabili ed inavvicinabili sono i beni di consumo come acqua, vestiario, alimenti dai villaggi principali ed intoccabili sono loro stessi quasi fossero colpiti da una corruzione sociale virale. Non posso aprire un argomento estesissimo come quello delle dinamiche di funzionamento delle gerarchie delle caste indo-nepalesi ma ciò che più comunemente caratterizza i *Dalit* favorisce l'idea che oltre al disinteresse verso queste comunità ci possa essere un intenzionale distanziamento nel rispetto della regola dell'intoccabilità; intoccabili anche e soprattutto da una strada che potrebbe sconvolgere questo ordine sociale.



- **Carta della distribuzione etnica (1985). In arancione il villaggio Muktikot e in giallo il villaggio Maspur collocati nell'area etnica tra i Pahari e Bhotia a Nord.**

<sup>131</sup> Va osservato, invero, che sia in Pakistan che in India vi sono state riforme costituzionali tese a smorzare il concetto di 'intoccabile'. Riferimenti della storia giuridica sono reperibili alla voce '*Dalit*' in Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "Dalit". *Encyclopedia Britannica*, 7 Jan. 2024, <https://www.britannica.com/topic/Dalit>. Accessed 12 January 2024.

### 3.4.1.1 - La comparazione con il Myanmar: la differenza tra fuga dallo Stato e fuga dello Stato

Si è capito che ci sono elementi che connotano la condizione di vita dei villaggi del Lontano Ovest e che si distinguono, in parte, dai casi più studiati dagli autori di Zomia. Sé è vero che Scott, e non solo lui, racconta di popolazioni birmane in costante fuga dallo Stato è altrettanto vero che i villaggi della Bajura, come appena osservato, sono vettorialmente orientati in senso opposto e richiedono a gran voce l'intervento statale. Lo Stato, come già osservato, non ha interesse a gestire la pietosa situazioni di queste comunità. Non sono in fuga da nessuno e non incorrono nel rischio di venire travolti da una imposizione tributaria pesante e di controllo, al massimo il rischio attuale è di morire di fame. Kathmandu non ha creato nessuna soluzione stradale per rincorrere o almeno soccorrere queste comunità. Lo Stato ha lasciato una sola strada distante giorni dai villaggi considerati.

Di conseguenza penso già all'assenza di una qualche forma di dominio e di controllo sull'agricoltura e sull'allevamento che renda i villaggi delle comunità *Dalit* capaci di autogestire le risorse con le tecniche avanzate che abbiamo visto nella descrizione della agricoltura in fuga proposta da Scott. Nei reportage richiamati si passa dal riconoscere l'inadeguatezza, insufficienza della produzione agricola e l'assunzione del popolo di una posizione supina rispetto a questo grave fatto. Si è inoltre parlato di aridità che ha rovinato le vecchie colture e ne ha impedito di nuove variegate e nutrienti. Con tali premesse posso promuovere attivamente un'agricoltura non solo di sussistenza ma anche creativa di una nuova grinta per lo sviluppo anche senza Stato? Nel primo capitolo<sup>132</sup> ho, infatti, riportato quanta strategia vi sia nella scelta delle colture e nelle tecniche di colture da parte delle popolazioni di montagna del Myanmar per andare in fuga dalla pressa dell'imposizione statale sui beni agricoli. Ma Maspur e Mukhtkot hanno davvero bisogno di fuggire?

Se osserviamo il Myanmar come paese che accoglie popolazioni in situazioni di precarietà alimentare, carenza di sostegno esterno e sanità vediamo che queste circostanze sono state *push factors* nelle migrazioni interne che ho accennato nel Par 2.3.1 quando ho parlato degli importanti dati di *Internal displaced people* birmani. I fattori *push*, potremmo sostenere, sono in parte simili<sup>133</sup> a quelli che colpiscono le popolazioni di Maspur e Mukhtkot nel Nepal

---

<sup>132</sup> Par. 1.1.5.

<sup>133</sup> Tuttavia, non posso che ricordare che in Nepal non vi sono attuali *push factors* legati a conflitti armati interni. L'attuale confronto è basato su altri motivi di spostamento.

dell'Ovest. Nel caso nepalese, verosimilmente, è proprio tale incapacità a migrare che blocca lo spostamento.

Che differenza può allora esserci tra i migranti interni birmani e le popolazioni nepalesi dell'Ovest che non affrontano una migrazione interna?

La mia domanda, è se magari la carenza di risorse-spinta non sia legata al fatto che i villaggi del Nepal dell'Ovest non abbiano mai sviluppato una strategia di sopravvivenza in fuga come invece abbiamo apprezzato nelle popolazioni birmane come i Kachin: probabilmente la stessa fuga (magari con una agricoltura in fuga) sarebbe per loro la soluzione per la sopravvivenza. Leggo in loro solo una inamovibile spossatezza cronica e arresa a cui si è arrivati anche grazie all'arresa dello stesso Stato. Questa prospettiva, tuttavia, è solo una conclusione possibile ma non sicura. A ciò si aggiunga, come dimostrato, che a differenza di casi conclamati in Myanmar, per il distretto di Bajura in Nepal vi è una totale assenza di intervento sia da parte della Cina sia da parte dell'India. Questa mancata ingerenza di Cina e India indiscutibilmente si aggiunge ad altre componenti come 'la richiesta di uno Stato' e la condizione di impossibilità alla fuga che rendono il caso dei villaggi del *Bajura* una categoria terza rispetto a quelle più tipiche delle comunità Zomia. Inoltre per riportarmi a quanto ho già esposto<sup>134</sup>, autori come Lieberman contestano a Scott la necessaria natura imperialista-colonialista della forza che opprime e porta in fuga i popoli dell'area Zomia. Potremmo solo parzialmente accogliere questa censura di Lieberman se constatiamo che i popoli del distretto Bajura non soffrono la pressione cinese, indiana o dello Stato centrale al contrario di quanto accade, invece, nello Stato indiano del Mizoram o nei confini settentrionali del Myanmar. D'altra parte la dimostrazione portata dall'autore si basava su comunità in condizione politica di autarchia e autonomia economica come alcuni villaggi della Nuova Guinea che, per l'appunto, erano vergini da tali potenze esterne. I villaggi del Bajura ben poco hanno a che vedere con quelli della Papua Nuova Guinea visto che sono lontani da una dimensione di consapevole autonomia politica, acefala e senza dipendenza economica. Ancora una prova che una strada mancata, un isolamento devastante e un pianto di precarietà alimentare classifica le comunità di Bajura in una tipologia autonoma ma in parte aliena dai profili Zomia.

Sarà forse il caso di chiamarla una popolazione di montagna 'senza lo Stato ma con un forte bisogno di averlo'?

---

<sup>134</sup> Il riferimento è al Par. 1.1.5.1.

### **3.4.2 – Gli aeroporti e i sentieri di alta quota dei i gruppi etnici tibeto-nepaese: gli Sherpa e la distanza ‘armoniosa’ dalle infrastrutture di Kathmandu**

Nel presente paragrafo vado a completare la mia proposta di studio rivolgendomi ad una realtà ulteriormente differente e direi opposta a quella dei de villaggi del precedente paragrafo. Si tratta di una panoramica su alcune comunità di alta quota nella catena Himalayana nepalese che con lo Stato centrale interagiscono secondo uno schema di distanze politiche e di rispetto culturale del tutto singolare: in questo paragrafo gli assetti politici tra queste comunità e Kathmandu, vedremo, saranno dettate dal ruolo centrale delle infrastrutture trasportistiche.

Centrale, in questo paragrafo, sarà l’aeroporto domestico di Lukla a cui è associato il reticolato di sentieristica che connette i villaggi dell’area di nostro interesse e qualche base per l’elisoccorso.

Per questo motivo la domanda di questo paragrafo sarà: il ruolo centrale dell’aeroporto di Lukla, la gestione del mercato del trekking alpinistico e turistico nel parco di Sagarmatha, il valore dell’*HDI* sensibilmente più alto rispetto alla maggior parte dei distretti nepalesi, fa di queste comunità montane *borderlands* una felice eccezione rispetto a quelle popolazioni montane di confine che vivono in costanti situazioni di fuga dallo Stato che registriamo nella letteratura Zomia? E in riguardo alla struttura della gestione politica delle comunità possiamo trovare affinità nel modello di autonomia e autarchia che abbiamo visto nelle popolazioni studiate dell’area Zomia o ancora una volta, in Nepal, si sono costituite autonomie fuori dalla convenzione accademica?

Anticipavo che queste popolazioni si trovano in un distretto che registra un livello relativamente alto di *HDI* pari a 0,502. Cosa porta tali popolazioni a guadagnarsi un alto *score* dell’indice di sviluppo umano? Cosa e chi ha contribuito a rendere singolare il caso degli Sherpa di Soluk-Humbu?

Di primo impatto il fattore principe che ci fornisce una risposta è la presenza del monte Everest, che con i suoi 8848 mt slm. è notoriamente la vetta più alta al mondo. Il parco Sagarmatha circostante il monte Everest, e i villaggi degli Sherpa sono quindi stati nel tempo sottoposti all’attenzione dell’intero mondo. Sin dai primi anni del XX secolo l’interesse verso l’Everest e

verso gli Sherpa è stato manifestato da esploratori e alpinisti audaci. Solo nel 1953 la vetta estrema venne conquistata<sup>135</sup> e da allora il circuito di frequentatori del parco si aprì ad un bacino di figure diversificate sempre maggiore. Agli alpinisti si associavano nuovi *trekkers*, amatori, studiosi fino ai giorni più attuali dove il parco stagionalmente si popola di turisti del viaggio *extreme*. Secondo quali passaggi si è arrivati a questo risultato? L'informazione pubblica, il concetto di sfida e l'elemento esotico hanno richiamato il flusso di viandanti sempre maggiore.

Se è vero che inizialmente anche gli *Sherpa* erano messi in ombra dagli spedizionieri occidentali, col tempo si crea un sodalizio sempre più forte che comportava da un lato la possibilità di sostegno economico per le comunità locali e dall'altro una garanzia di maggior successo nell'impresa dell'occidentale che si avvaleva delle forze e compagnia tecnica del Sirdar-Sherpa. Tanto intensa la simbiosi tra le due categorie che per velocizzare gli scambi, le ascese e le entrate economiche ormai costanti si decise di non affrontare più il lungo viaggio su sterrato e sentieri che univa in troppi giorni Kathmandu al parco Sagarmatha. Con questa scelta si dismetteva l'uso dei *Coolies*, figure ormai troppo tristi e miserevoli da rimuovere nelle gloriose ed eleganti avventure verso La Cima. Come è stato possibile quindi creare questo passaggio veloce ed indolore da valle a quota? Cosa ha consentito di valorizzare un parco e un monte la cui fama arriva prima di quella della capitale del paese e quindi prima ancora della valle?

**Un Gateway estremo, l'aeroporto di Lukla-** La soluzione a questa nuova modalità di climbing d'élite venne offerta dalla costruzione di un piccolo aeroporto. Il concetto chiave risiede nella parola *Gateway* presa in uso nelle discipline che si occupano di infrastrutture, di informatica ma anche di fantascienza per riferirsi ad una porta, un accesso, un'entrata o un portale che congiunge due ambienti o due elementi. Lo stesso concetto di *Gateway* può favorire la doppia lettura di una infrastruttura di trasporto materiale e immateriale e quindi concettuale. Va ben distanziata dal concetto di infrastruttura *soft* che non ha necessariamente in sé il significato di accesso o entrata immateriale: in fondo far atterrare un aeroplano in inaccessibili anfratti montani della catena Himalayana può scatenare immagini più vicine alla fantasia che alla realtà.

Gli esploratori avevano bisogno di un portale di ingresso agevole e gli *Sherpa*, dal canto loro, avevano bisogno di facilitare e velocizzare questa economia del servizio offerto; d'altra parte

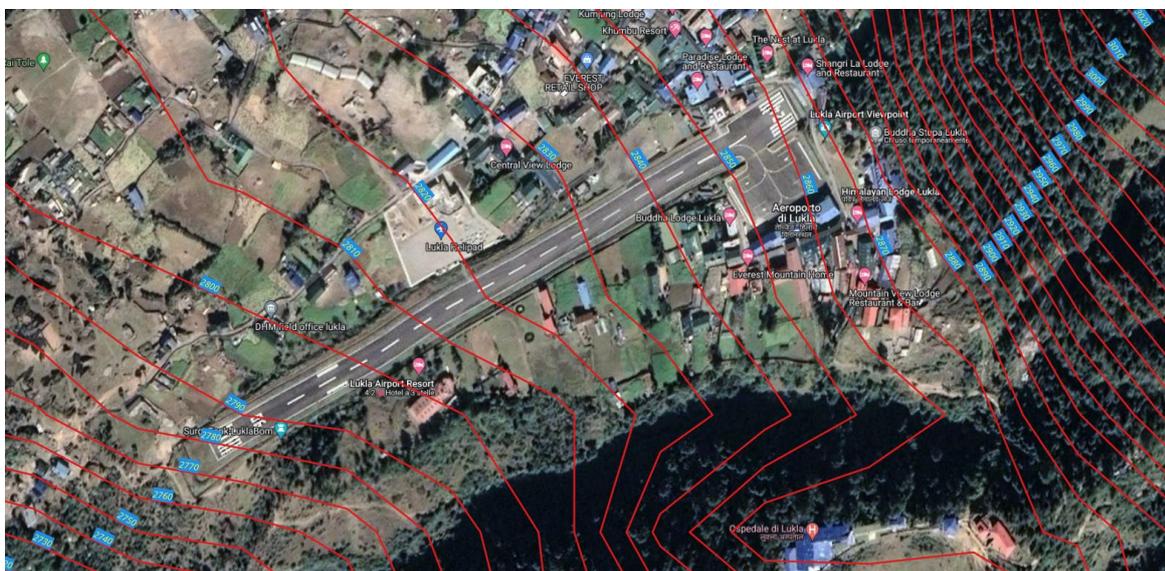
---

<sup>135</sup> Il merito all'alpinista Hillary e allo Sherpa Sirdar Tenzing che per la prima volta raggiunsero la vetta il 29 Maggio 1953.

ogni industria richiede un adattamento alla domanda del consumatore anche attraverso scelte di macchinari, tecniche e strumenti audaci. Accade quindi che il *Gateway* eletto diviene l'aeroporto del villaggio di Lukla creando intorno ad esso creando un nuovo polo che il Nepal non aveva mai visto e il merito viene anche oggi attribuito all'aeroporto.

L'aeroporto fu costruito nel 1964 sotto la guida di Sir Edmund Hillary (primo occidentale che raggiunse la vetta) nonostante vi fossero alcune iniziali resistenze degli abitanti di Lukla per l'imponente opera di trasformazione del paesaggio: bisognava creare una pista più lunga possibile in una superficie più piana possibile e questo comportava scavi e alterazioni del dislivello montano.

Considerata la singolarità dell'aeroporto in termini di pericolo e di gestione privata la relativa cartografia è di difficile acquisizione soprattutto da istituzioni mondiali come ICAO<sup>136</sup> di Montreal. Interviene un interessante sistema di mappatura che si ricava dalla geografia del virtuale: la geografia del simulatore di volo per *gaming* o per il *flight training* virtuale. Un fascicolo<sup>137</sup> dedicato alle caratteristiche tecniche degli aeroporti di montagna tibetani con focus sull'aeroporto di punta ovvero Lukla viene offerto dall'azienda produttrice di software di simulazione di volo Aerosoft GmbH.



- **Dettaglio del prospetto orografico della pista di atterraggio dell'aeroporto di Lukla. Le curve di livello sono tra esse distanziate di 10 mt. Decollo orientato da pista 24 alla testata 60.**

<sup>136</sup> Acronimo di *International Civil Aviation Organization* che stabilisce standard di sicurezza e regole di costruzione per tutti gli aeroporti del mondo.

<sup>137</sup> Fascicolo reperibile al seguente link [https://www.mailsoft.com/shop/ProdukteDetails/LuklaV4Handbuch/Manual\\_Lukla\\_Mount\\_Everest\\_Extreme\\_en\\_web.pdf](https://www.mailsoft.com/shop/ProdukteDetails/LuklaV4Handbuch/Manual_Lukla_Mount_Everest_Extreme_en_web.pdf) (verificato il 20/01/2024)

Mi preme raccontare l'audacia di questa infrastruttura, che riflette quella della popolazione che sto analizzando, attraverso una breve considerazione tecnica.

Nella carta si osserva che l'unico punto di contatto in atterraggio, ovvero l'inizio pista orientata a 60°, si trova a 2780 mt di quota mentre il punto opposto, orientato a 240° dove si arresta l'atterraggio, si trova invece a 2850 mt. Questo dato ci permette di osservare che, tra l'inizio e la fine della pista vi è un dislivello di 70 mt e che considerati i 527 mt di lunghezza totale della pista essa ha un'inclinazione del 13%. Nei documenti dettanti le regole strutturali delle piste aeroportuali in pendenza italiane, l'Ente Nazionale italiano ENAC per l'aviazione civile segnala un'inclinazione mai superiore al 2% per tutte le TOCS ovvero *Take off climbing surfaces*<sup>138</sup>. Il parametro italiano, riferendosi alle piste di alta quota come quelle alpine, potrebbe essere un utile richiamo anche solo per osservare che lo scarto tra la soglia massima imposta dall'ENAC di 2% di inclinazione è fortemente minore al 17% della Pista di Lukla.

Nella carta è apprezzabile quanto le curve di livello in quel punto si facciano sempre più fitte a segnalare che alle spalle dell'aereo che decolla (o di fronte ad un aereo che atterra) si trova un crinale che in rapida pendenza passa da 2850 mt a oltre 3200 mt slm. Altri punti importanti da segnalare sulla rustica audacia di questo aeroporto è l'assenza di una pompa di rifornimento per i velivoli e nessun sistema di Ground Handling operativo: i bagagli vengono subito accolti dagli stessi Sherpa-porters.

Considerato quindi che una pista tanto corta, costruita in pendenza per favorire decollo e atterraggio ad aerei che diversamente a causa della quota non riuscirebbero in tali operazioni e considerato che il suo stesso orientamento ne consente l'utilizzo anche in costanza di violenti monsoni, la domanda è: ne vale la pena volare con tanto rischio? Può un'infrastruttura essere un *Gateway* di mediazione tra lo sviluppo delle popolazioni circondanti e l'asperità delle montagne e del paesaggio?

L'aeroporto di Lukla e la sua singolare anatomia, è un compromesso ormai felicemente accolto da tutti e che accontenta tutti. Il villaggio di Lukla e altri villaggi come Namche Bazaar, considerata la 'capitale' del mondo *Sherpa*, sono oggi la rappresentazione di una regione che ha ceduto il suo concetto di popolo remoto e di confine in favore di una vivace quotidianità di famiglie, operatori e professionisti. L'antica attitudine al carico degli sherpa che tanto ha portato

---

<sup>138</sup> Nomenclatura universale che descrive le 'piste-superfici pendenti al decollo'.

i genetisti a porre l'attenzione sulle particolarità fisiologiche delle loro componenti ematiche, ha creato variegate figure professionali che passano dal *porter* di beni provenienti da valle tramite i velivoli di Lukla o *porter* che guidano fino in vetta gli scalatori con specifici tariffari. Non tutti gli *sherpa* si occupano di caricare zaini, bombole o derrate alimentari: altri continuano a portare avanti le tradizioni di allevamento degli Yak e di coltura di vegetali di quota. Ma la maggior parte di coloro che non si dedica all'attività di *porter*, lavora nel settore dell'*hospitality*<sup>139</sup>. Per sintetizzare e definire il quadro attuale, le strade di Namche Bazaar sono in prevalenza occupate da negozi di souvenir, lodge, B&b, ristoranti, Internet coffee, bakeries, museo degli Sherpa, saloni di bellezza, corsi di yoga e pilates e quello che è stato definito l'Irish Pub più in alto del mondo: l'*Irish Pub Namche*. Un locale, questo, che attira la mia curiosità nel momento in cui afferma l'identità irlandese e lo fa tramite birre brandizzate *Guinness*.

**L'ascesa della comunità e un nuovo capitalismo di quota.** Cosa è successo quindi a Namche Bazaar e Lukla? Cosa, similmente, è successo ai villaggi più a Nord come Dingboche o Gorakshep che nonostante siano ancora più in estrema quota e a giorni di cammino dall'aeroporto offrono internet spot<sup>140</sup> ad *trekkers* affamati di un router prima che di una calda minestra?

Ho forse voluto estremizzare evidenziando i punti più sottoposti alla maggiore critica legata ai benefici e alle nuove dipendenze economiche delle comunità appena viste. Personalmente l'idea di alta montagna, di un popolo unito, un popolo in pace con le proprie esigenze di vita, con marcata autonomia dai poteri dello Stato centrale e con spiccate doti di adattamento e creatività mi ha in prima battuta, fallacemente, portato a richiamare una similitudine con il concetto andino di *Buen Vivir*. Espresso molto genericamente, questo è un concetto che si genera dalla filosofia politica delle popolazioni andine dove si accoglie un modello di sviluppo in armonia con tutti gli aspetti della vita umana e dell'ambiente verso una linea di crescita che abbandona gli schemi capitalistici (Acosta et al, 2018: 133).

Osservo, tuttavia, che non funziona così per i popoli del parco Sagarmatha. In primo luogo si è perso il concetto di armonia ambientale dal momento che, nonostante vi siano norme strutturate sullo smaltimento dei rifiuti, comunque permane una forte trascuratezza da parte delle stesse

---

<sup>139</sup> Nel gergo alberghiero l'*Hospitality* è il concetto più completo in assoluto nel sintetizzare la branca industriale dell'*hotellerie*, ristorazione, intrattenimento e trasporti.

<sup>140</sup> Prima della partenza è comodamente consultabile piano tariffario e punti di ricezione della linea internet <http://everestlink.com.np/> (sito verificato il 20/01/2024).

popolazioni che spingono le proprie energie nel produrre e far consumare più che nel garantire la preservazione del paesaggio. Quello dell'Everest era considerato un riferimento di purezza, ad esempio, nelle fonti di acqua di montagna ma l'afflusso di avventori e turisti ha portato alla sempre maggiore presenza di microplastiche e metalli pesanti nelle acque rendendole non più potabili come ci riporta un approfondimento del *National Geographic*<sup>141</sup> del Dicembre 2020. In secondo luogo, l'altro elemento, forse quello più palese, di distanza dalla 'crescita' secondo il *Buen Vivir* è la produzione in *surplus*. Il circuito dell'alpinismo d'alta quota è costante sfida e competizione e tutto, spesso, si gioca tra Namche Bazaar e le agenzie specializzate di Kathmandu portate avanti da *Sherpa* scesi a valle.

Un indice di capitalizzazione del mercato Sherpa è difficile da stabilire ma una componente che ne dimostra la presenza penso sia da vedere nella figura di Ang Tshiring Sherpa direttore operativo della *Yeti Airlines* e *Tara Air*. Di lui, nella pagina commemorativa della sua morte della compagnia aerea<sup>142</sup>, si raccontano le origini umili e la vigorosa crescita come uomo, filantropo e come sherpa. Inizia la sua carriera nell'industria turistica per poi avviare, nel settembre del 1998, la *Yeti Airline*, che con la affiliata *Tara Air* ha creato la svolta nel servizio da Kathmandu a Lukla. La compagnia area promossa da questo sherpa pioniere dell'impresa aeronautica attualmente è la maggiormente operativa su Lukla<sup>143</sup>. Gli sherpa non sono quindi una popolazione che accoglie il mercato passivamente ma lo fa proattivamente ed in grande, come si è visto ora. Fino ad ora, tra i casi visti in questo capitolo, si può dire che quello degli sherpa è il primo esempio di comunità nepalese di montagna e di confine che abbia sviluppato autonomamente delle risorse di crescita con *surplus*; a maggior ragione se comparato con il primo caso (Maspur e Muktikot) e le comunità dei varchi con la Cina.

Ci sono due ultimi aspetti che mi preme trattare delle comunità del parco Sagarmatha: il rapporto con le statuizioni dello Stato centrale di Kathmandu e lo studio del confine cinese a Nord.

Quanto fino ad adesso detto, ha lasciato intendere che, in un senso conservativo o meno, la comunità sherpa vive alla stessa velocità del mercato capitalista che sta atterrando attraverso

---

<sup>141</sup> Articolo del National Geographic, 'Le microplastiche "più alte al mondo" hanno raggiunto anche la cima dell'Everest' di Freddie Wilkinson reperibile al seguente link <https://www.nationalgeographic.it/ambiente/2020/12/le-microplastiche-piu-alte-al-mondo-hanno-raggiunto-anche-la-cima-delleverest>

<sup>142</sup> Pagina Commemorativa della morte di *Ang Tshiring Sherpa* nel sito della *Yeti Airlines* <https://www.yetiairlines.com/content/tribute-to-our-late-md?mobile=> (verificato il 20/01/2024)

<sup>143</sup> Lukla non è l'unico aeroporto interessato da Yeti e Tara Airlines ma anche altri undici aeroporti del Nepal sono quotidianamente collegati con Kathmandu.

Lukla: circolano le rupie ma in pari misura circola il dollaro in quota. Gli Sherpa del parco Sagarmatha sono abitanti fieri della loro storia ma anche di come stiano velocemente scrivendo un nuovo futuro grazie anche al forte senso di competizione più volte dimostrato.

Lo Sherpa non è rimasto indietro rispetto ai ricchi occidentali nelle dinamiche di mercato dell'alpinismo o del turismo. La forza degli Sherpa non si manifesta solo sulla capacità gestionale delle risorse economiche, ma anche nella forte presa politica nell'interazione con lo Stato. Nel leggere cronache o articoli legati ad azioni politiche sulle aree del parco Sagarmatha (come questo anche altri parchi di circuiti turistici con popolazione di etnia Sherpa o Bothia) si avverte uno scambio quasi paritario tra Stato centrale di Kathmandu e le singole comunità Sherpa. È emblematico il recente esempio della proposta di abbassamento di quota per il campo base dell'Everest mossa dal governo centrale di Kathmandu. Lo scioglimento conclamato dei ghiacci del monte (in particolare il ghiacciaio *Khumbu*) stanno progressivamente comportando un maggior rischio di permanenza nel campo posto a 5364 mt slm. Lo stravolgimento territoriale di nodi così importanti della rete alpinistica e turistica ha rappresentato per gli Sherpa un'immediata reazione avversa al provvedimento da un lato negando il dato scientifico e dall'altro lamentando conseguenze economiche e logistiche tanto gravi da non voler rinunciare all'attuale assetto. Di fatto il peso delle parole delle popolazioni *sherpa* è pressoché determinante. Nel predisporre questo intervento di redistribuzione logistica il direttore generale del dipartimento del turismo del Nepal Taranath Adhikari riferisce, in un'intervista<sup>144</sup> della BBC:

*'We are now preparing for the relocation and we will soon begin consultation with all stakeholders [...]*'

In tali parole<sup>145</sup> gli *'Stakeholders'* sono state le associazioni di *Sherpa* del parco, il manager *sherpa* del campo base, capi villaggi e la *SPCC (Sagarmatha Pollution Control Committee)*.

Questa resistenza e forza ha palesato, al contempo, una delle prime latenti debolezze che ho percepito in queste popolazioni e che più o meno suona come: 'non ammetto l'indicazione dello Stato centrale, seppur finalizzata alla mia preservazione, perché ho paura di perdere tutto quello che ho prodotto fino ad ora comprese le mie rivoluzionarie infrastrutture'. Spostare il campo Base necessariamente cambierebbe l'equilibrio dei profitti di tali popolazioni che irragionevole

---

<sup>144</sup> Intervista della BBC sulla deglaciazione del ghiacciaio *Khumbu* e lo spostamento del campo base reperibile al seguente link <https://www.bbc.com/news/science-environment-61828753> (verificato il 21/01/2024)

<sup>145</sup> Tradotto 'Ci prepariamo alla riallocazione e presto ci sarà l'inizio delle consultazioni con le parti attrici', nelle parti attrici è da intendersi come dominante il suolo delle comunità *sherpa* e dei loro rappresentanti.

sembrerebbero negare lo stato precario di salute dei ghiacci di alta quota. Inoltre la fermezza in tale posizione è legata al fatto che lo stesso aeroporto ‘straordinario’ potrebbe incontrare un’interruzione operativa e cadere nel disuso portandosi dietro la fierezza dell’autonomia delle popolazioni Sherpa tanto guadagnata con questo importante *gateway*.

Non bisogna, inoltre, dimenticare che le popolazioni del parco Sagarmatha sono popolazioni *borderlands* che dividono il confine con la Cina, rispetto alla quale mi preme provare a stabilire quale sia il rapporto.

Con la Cina, forse al di là di una antica migrazione dal Tibet risalente circa sei secoli fa (Serku et al., 2023) delle popolazioni tibetane verso il versante nepalese nella regione del ghiacciaio Khumbu, le occasioni di condivisione o contestazione dei confini sono state limitate. La geografia manifesta troppi motivi a sostegno di un ruolo dei confini di divisione più che di congiunzione. Il dato orografico della regione è probabilmente quello più noto al mondo e la pesante migrazione pedestre delle popolazioni tibetane verso Khumbu avveniva attraverso asperità importanti. Non si osservano su questa zona di confine significative attività se non offensive, quantomeno intrusive dei confini nepalesi.

Ho già presentato la città cinese di Lasha, a Nord-Est del Nepal nella sua qualità di *hub* di merci ferroviarie e aeree che, nelle carte dell’*Initiative* avviava il tratto via treno fino a Xigaze. La stessa Lasha è un importante riferimento del turismo dell’area tibetana (quasi speculare a quello alpinistico nepalese) ed è l’ufficiale punto di partenza per il campo base cinese dell’Everest (campo Sud). In questo caso il circuito è più lungo perché è assente un collegamento aereo come per Lukla ed è sicuramente meno noto. Tuttavia non mancano tour operator che similmente a quanto accade in Nepal organizzano trekking estremi. Il riferimento al mercato alpinistico (sportivo, scientifico o turistico) è importante perché da traccia che anche dalla Cina vi è una attività quasi speculare che accende la competizione con il versante nepalese. Con ciò concludo che il confine tra la regione dell’Everest nepalese e quella a Nord cinese pare non avere punti sensibili che possano segnalare grandi manovre geopolitiche in particolare dalla Cina. Osservo che il gioco di gestione dei mercati dell’alpinismo tra Nepal e Cina si gioca di spalle, senza azioni di offesa e senza che l’uno, almeno apparentemente, guardi il mercato dell’altro. Si tratta di un mercato che si gioca tra piccoli: da un lato gli imprenditori Sherpa e dall’altro le piccole agenzie turistiche di Lasha. Parrebbe che in questo tratto del confine nepalese il dragone seppur vigile manifesti un rispettoso silenzio.

### 3.4.2.1 - Una prospettiva birmana in pista

Le popolazioni appena viste presentano molti dei punti che le più virtuose popolazioni birmane manifestano e sfruttano per guadagnare il livello di autarchia atteso dagli studiosi Zomia. Gli Sherpa del parco Sagarmatha abbiamo visto essere abitanti di alta quota, in verità ben più alta rispetto alla soglia minima individuata da Scott, con una capacità adattiva singolare, provenienti storicamente da un esodo dal Tibet, con regole sociali forti e funzionanti nell'ordine e nella crescita. La crescita adottata, come appena riportato, da tali popolazioni si è col tempo rivelata essere di natura capitalista al punto che emblema di una spasmodica ricerca del *surplus* è stata la costruzione dell'aeroporto di Lukla ovvero l'infrastruttura aeroportuale che è nota per essere la più pericolosa al mondo. Parrebbe che nessuno sia capace di fermare la tenacia di una tale comunità e del suo tenace aeroporto. La cosa più significativa è che, tale popolazione, si sente fortemente indipendente dallo Stato centrale, che probabilmente ha davvero pochissima presa su di loro. Si può azzardare che 'non sono in fuga dallo Stato', non lo temono e non ne hanno nemmeno bisogno. Una serie di condizioni che, per quanto ho visto sul Myanmar, non hanno immediata applicazione.

Questo punto della comparazione è una delle leve principali di questo lavoro: la diversificazione della casistica è comunque leggibile tramite una prospettiva proposta dagli studiosi di Zomia.

Negli studi birmani citati in questo mio lavoro lo Stato centrale è attivo e si interessa di contare e tassare la produzione agricola delle popolazioni montane birmane: Kathmandu no. Gli Sherpa non fuggono da Kathmandu e non risentono della vicinanza con la Cina con cui condividono il confine a Nord e conducono una quotidianità di crescita competitiva nel loro mercato del circuito alpinistico. Inoltre se è vero che si è raccontato nel secondo capitolo di comunità birmane acefale e che istituiscono un referente solo per eventuali interazioni istituzionali esterne, gli sherpa si dimostrano fortemente strutturati gerarchicamente e dotati di importanti approcci diplomatici che rendono autorevole lo scambio politico con il governo centrale. La struttura politica è, inoltre, rafforzata dall'essere svincolati da qualsiasi potere governativo interno o internazionale. La montagna da mortale trappola diviene sede di una nuova composizione sociale autonoma dove a far da guaina è proprio un aeroporto che diviene quasi standard di autonomia politica. La forza di questo aeroporto è ben più marcata di quello di Surbung che troviamo nello Stato Chin in Myanmar: un aeroporto di cui va fiera la comunità locale ma che timidamente è stato operativo per poco senza sortire stravolgimenti politici locali.

In questa particolarità nepalese, che potremmo studiare tramite la sociologia politica delle infrastrutture, trovo la massima espressione del sistema aeronautico del Nepal che sopra ho esposto; un sistema che conta numerosissime infrastrutture aeroportuali con voli schedati addirittura di venti minuti. Di contro, trovo la situazione dell'aviazione birmana, seppur debole e povera, più allineata ai fenomeni letti nel secondo capitolo: un aeroporto interno necessita di approvazione da più parti sociali ed evidentemente questo passaggio in Myanmar è ancora prematuro. Diverse delle infrastrutture birmane sono impiegate per il controllo militarizzato del territorio lasciando intendere quanta licenza di affermarsi abbiano, al contrario, avuto i popoli nepalesi con l'aeroporto di Lukla. Un aeroporto, come ne è dimostrazione Lukla, potrebbe lasciare libera l'immaginazione di un riscatto sociale di una popolazione Zomia solo con una riformulazione dei rapporti con lo Stato Centrale: l'auspicio, ad esempio, è vedere la portata innovativa politica che l'aeroporto birmano di Surbung potrebbe offrire allo Stato del Chin.

# CONCLUSIONI

Con questo lavoro ho provato a validare la tesi secondo cui nelle comunità delle aree di montagna e di confine dell'Asia interna meridionale, sia inquadrabile formula di 'Popolazioni senza lo Stato'. Nello specifico tale tesi poggiava su uno studio del Nepal e delle sue infrastrutture di trasporto in rapporto alle comunità *borderland* di montagna. Per fare ciò ho provato a sfruttare il concetto di Zomia inquadrata dagli studiosi come area geografica in quota connotata da componenti storiche, culturali e politiche: non spesso è pacifica la sua irriducibilità a mero concetto cartografico. Lo scambio, per estensione territoriale e per natura del concetto, include anche il cosiddetto Massiccio del Sud-Est asiatico maggiormente concepito come spazio sociale. Per legare queste strutture sociali delle comunità di montagna nepalesi si è reso fondamentale un lavoro comparativo con il Myanmar e le sue infrastrutture.

Dopo aver chiarito quali fossero le infrastrutture di nostro interesse, averle studiate, averle applicate ad una carta e averle 'territorializzate' nel continente asiatico ho proceduto a tracciare un profilo più o meno attualizzato delle comunità Zomia. Le caratteristiche specifiche degli interventi infrastrutturali nel Myanmar e del suo ambiente politico ha alimentato la casistica che si è poi prestata ad un successivo studio sul Nepal.

L'indagine partiva da costrutti accademici proprio sulle comunità Zomia e l'uso del confronto tra le principali dottrine che hanno dato voce a tale studio. In linea di massima, quantomeno all'inizio, si sono seguiti i criteri minimi che rappresentavano cosa e come dovesse essere un popolo Zomia. La gestione della cartografia di tali comunità e le classificazioni rigide sugli apparati politici avrebbero potuto facilitare indiscutibilmente i metodi con cui provare ad assegnare un'identità o una posizione anche per i popoli poco studiati del Nepal. D'altro canto i limiti di queste classificazioni troppo rigide sono quelli di rischiare di creare un inquadramento forzato che colpisce ogni caso senza dare voce alla specificità di ciascuno di essi. In maniera del tutto inattesa, nel cercare di far coincidere un profilo accademico sul villaggio di Maspur, sui varchi BRI del Nord o sui villaggi Sherpa, scoprivo che la composizione dei canoni proposti dallo studio Zomia cambiavano e si combinavano di volta in volta in maniera unica e irripetibile.

Per meglio spiegarmi, ho provato ad osservare i criteri distintivi tipici del rapporto tra le comunità di montagna periferiche e l'avvento della *Belt and Road* in Nepal: la carta mi dice

che sono sedi dove la strada crea un'apertura nel confine con la Cina, che si tratta di ingressi di montagna relativamente periferici occupando la parte più settentrionale della regione amministrativa Centrale. Gli articoli delle principali testate giornalistiche rappresentano questi posti di transito commerciale che nell'ultimo decennio hanno subito oscillanti momenti di operatività. Un'opera, quella cinese, che interviene in un momento di graduale distanza dall'India da parte del Nepal. La letteratura sulla *Belt and Road*, che sta intervenendo su questo confine, ha offerto materiale di lettura valido e chiarificatore di una triangolazione Kathmandu, Pechino e comunità montane di confine. Nel momento in cui, questo studio, ha coinvolto i varchi Nord Orientali del Myanmar si è evidenziata la comune natura per cui un tale fenomeno infrastrutturale abbia avuto presa in Nepal e in forma simile abbia coinvolto le comunità birmane: l'esigenza di emancipazione politica da poteri e dinamiche maggiori.

Cosa ha quindi in più il Nepal, a sua volta *landlocked*, che lo rende paese di elezione per il passaggio di un possibile corridoio cinese verso il mare? Il Nepal in questo contesto sta funzionando da catalizzatore tra la Cina e l'India nella parte meridionale. Il Nepal è, in effetti, sedotto da entrambe le potenze e la sua funzione di paese politicamente 'mite' lo rende meno terreno di conquista attiva ma più terreno di diplomatici scambi mediati (seppur insidiosi). Su diversi fronti, compreso il mercato delle infrastrutture, la Cina e l'India si muovono nel Nepal come fossero padroni di casa mascherati da ospiti. Allo stato attuale, tuttavia, come dimostrato nel Par 3.3 la presenza della Cina è molto più affermata di quella Indiana che vien concepita come fastidiosa potenza appartenente ad un passato da cui svincolarsi: la Cina, al contrario è il futuro perché dà il futuro.

I varchi della regione centrale e quelli proposti nel secondo capitolo collocati nei confini settentrionali del Myanmar sono gli unici innesti visibili della Cina continentale che punta al mare. La condizione di blocco nell'accesso al mare sul fronte birmano ha stimolato nella Cina una forte creatività sulle città di confine al punto di coinvolgere i popoli Kachin e rappresentare loro una nuova formula di autarchia senza lo Stato anche mediante il commercio non sottoposto ad imposizione fiscale; quella che, infondo, Scott ci segnalava come *longa manus* statale.

Nella geografia dei trasporti, riportandomi agli esempi pratici del Par 1.3.1, potremmo tradurre, semplicisticamente, 'centro' quale '*Hub*' e 'periferia' quale '*Point*'. In tal modo i maggiori nuclei commerciali cinesi sono *Hub* che si rivolgono ad altre *Hub* più piccole, come la regione Centrale nepalese, o direttamente ai *Point*. Questo intreccio logistico consente di far comunicare i *Point* con altri *Point* sempre sotto la totale gestione dell'*Hub* principale o secondaria. Spesso

si rappresenta con forma reticolare definendo così nel concetto di *Hub & Spoke* l'idea di uno spostamento fitto ma sempre vincolato ad opportuni nodi. Il Nepal, pertanto, è stato eletto quale *Hub* minore/secondaria di un più grande *Hub & Spoke* cinese, così come lo si vede anche per il Myanmar. Sono paesi eletti entro cui far lavorare il nodo di transito per le periferie, alimentando il potere di controllo della *Hub* centrale ovvero la Cina stessa. L'evidenza cartografica di questo concetto risiede nella necessaria scelta di nuove formule di *Hub & Spoke* in una Cina continentale carente di fitte reti di infrastrutture di trasporto e di comunicazione se comparata con la Cina orientale sia interna che costiera. Nella Cina continentale anche le città di Lasha e di Xigaze abbiamo visto essere *Hub* secondarie e per tale motivo la scelta di procedere verso i mari del Sud (verso il Golfo del Bengala) richiede ulteriori *Hub* minori territorializzate nel Nepal e nel Myanmar. Questa delle *Hub* non è solo una mera metafora recuperata dal lessico aeronautico ma è uno dei modi con cui anche in letteratura (Paudel, 2022:13) si vuole esprimere questo ruolo di perno nel transito commerciale trans-himalayano. Si parla anche di *bridge*, *buffer*, *port*, *land-port*, e creazioni lessicali del dizionario geografico che dicono del Nepal fanno un paese *land-linked* e non solo *land-locked*. Sembra aprirsi con la BRI un panorama consistente e sufficiente per conferire al paese himalayano una valida ed attuale funzione di *Hub and Spoke*.

Quanto alle infrastrutture interne ho provato a validare, anche qui, alcuni elementi imparati dal dibattito su Zomia e quanto all'atto pratico si ripropone nelle comunità montane birmane.

Come più volte segnalato nella mia tesi, la fragilità della struttura politica dei **villaggi di montagna del Lontano Ovest** e la loro precarietà alimentare non ha in essi sviluppato un moto di fuga dallo Stato, non ha sviluppato interesse da parte dello Stato centrale né tanto meno dalle potenze India e Cina. Questo lo si è visto marcatamente dalla gravissima assenza di infrastrutture di trasporto che hanno reso necrotica un'area popolata da persone che muoiono per non avere accettabili produzioni alimentari o perché tra loro e l'ospedale più vicino vi sono giorni di camminata senza una strada.

Nell'ultimo caso, quello delle **popolazioni Sherpa** che di suo rappresentava in maniera efficace una narrativa sulla comunità in scala locale, ho cercato di promuovere un'ulteriore linea di analisi che conducesse efficacemente tale studio ad una adesione e ad una conformità rispetto alle comunità di montagna e di confine birmane. In questo caso, come già osservato nel terzo capitolo, vi sono marcatissimi elementi che ragionevolmente lasciano parlare di 'società senza

Stato'. Ho sottolineato che a differenza delle comunità del Lontano Ovest, quelle Sherpa, non sono comunità 'senza lo Stato ma con un forte bisogno di averlo' perché sono molto lontani dal trovarsi in una fase di precarietà economica, sociale e politica tale da dipendere da una forza come lo Stato centrale. Se è vero che non solo sono comunità, come quelle descritte da Scott, senza 'bisogno dello Stato', è altresì vero che a differenza di queste gli Sherpa non sono in fuga da Kathmandu e non subiscono pressioni di alcun tipo dal governo. Non vi è militarizzazione, non vi è pressione fiscale e le ingerenze politiche di Kathmandu non sono altro che linee diplomatiche di dialogo con la comunità locale che spesso vengono frenate dalla popolazione stessa come nel caso delle mozioni per lo spostamento dei villaggi e del Campo Base dell'Everest in una altitudine minore.

Assenza di Stato in questi due casi: ma anche assenza di una vera e propria anarchia.

In linea di massima in Nepal non si fugge: non si fugge perché non ci sono le forze, non ci sono strade e perché nessuno insegue nessuno ad Ovest e non si fugge perché attorno all'Everest si è tanto politicamente stabili che non si pone nemmeno il dubbio di dover spartire quote di potere con il governo di Kathmandu grazie anche ad un aeroporto che è più affermazione di autonomia che via di congiunzione.

Su questo punto potrei dire che se dovessi comparare il secondo caso con l'ultimo osserverei che lo Stato centrale di Kathmandu, come un po' in numerosi altri discorsi affrontati in questo capitolo, tende a procrastinare i suoi impegni e i suoi sforzi generando una manifesta debolezza che tutti (popoli dell'Ovest, Cina e Sherpa) hanno colto: una debolezza che induce, per canto suo, Kathmandu a non diventare Stato-inseguitore.

La fondamentale condizione di debolezza di Kathmandu risulta essere un fattore che allinea la storia di questi tre casi, in un certo senso armonizzandoli. Un paese tanto debole non è tale solo per via di instabili politiche locali ma anche per la carenza nel controllo del territorio mediante le infrastrutture: Il Nepal parrebbe non avere alcun ruolo o alcun merito nei varchi dominati a Nord dalla Cina, nell'aeroporto di montagna avviato da ricchi alpinisti occidentali e ora in mano alla grande comunità Sherpa. Se proprio ci si attendeva un certo intervento proattivo questo poteva essere nell'incremento di strade 'salvavita' nel Lontano Ovest. Il perché di questa passività del Nepal, dovessi esprimere un giudizio a termine di questo lavoro, è probabilmente riscontrabile nella quotidiana realtà di trovarsi in mezzo ai due colossi asiatici da Nord a Sud riformulando, forse incautamente, il concetto di Stato '*landlocked*'; il vincolo più che verso lo sbocco sul mare è verosimilmente dettato da un atteggiamento lasso e accondiscendente che

spesso il Nepal assume verso la Cina interventista. Per quanto concerne l'India non aggiungo ulteriori considerazioni sul più volte citato vincolo politico da cui si sta provando a disfare il Nepal.

in questo caso non terrei troppo conto dell'assenza di uno sbocco sul mare ma figurativamente l'assenza di uno sbocco politicamente libero verso una indisturbata autonomia rigenerante. Che conseguenza comporta questa passività del Nepal nella scena internazionale?

Il grado di debolezza nel tessuto sociale della valle e della montagna, il ruolo di Stato non inseguitore ma nemmeno paterno creatore attivo (non va trascurato che è ancora la Cina a determinare i principali sviluppi infrastrutturali) di opportunità e infrastrutture ha in sé già qualche risposta sul quesito di quanto siano misurabili le sue popolazioni secondo le regole di studio dell'area Zomia anche nella scena internazionale.

Si può parlare di un Nepal dentro la cartografia Zomia?

Chi ha voluto inserire (Shneiderman, 2010) nella mappa Zomia più direttamente l'Himalayan Massif e quindi necessariamente anche il Nepal ha, sin da subito, portato come contributo lo studio di isolate comunità che riportassero una struttura di anarchia in fuga dallo Stato nella sua accezione più classica come le comunità orientali nepalesi Thangmi. Al contempo questi studi hanno sollevato quello che era il più comune freno che gli studiosi apponevano al massiccio himalayano: la aspecificità nelle aree culturali. Quelle che sarebbero delle aree in cui riconoscere affinità linguistica, produttiva, religiosa potevano consentire l'accesso al campione di studio dell'area Zomia. Effettivamente questa diveniva una pretesa eccessiva per il Nepal che conosce forte diversificazione interna. Il Nepal non è un paese di 'immediata lettura' dal momento che la sua stessa natura fisica e composizione etnica lo rende per eccellenza un paese spaccato tra valle e montagna ma il rapporto tra le singole casistiche ricrea una condizione di volta in volta nuova e irripetibile: il risultato non è certo una area culturale uniforme.

Cosa si conclude quindi con il lavoro comparatistico con il Myanmar e con il concetto di Area Zomia? Si conclude che il Nepal là dove registra un territorio montano abitato, spesso al confine e con una peculiarità infrastrutturale dà origine a comunità che vivono frequentemente in 'assenza di Stato'; ciò è vero almeno per casistica da me portata. Su questo punto, Zomia forse non ha accolto nella sua cartografia il Nepal ma ha dato tutti gli strumenti per poterne studiare le forme di autonomia politica montana, ha creato una lente per studiare il contatto del paese con Cina e India e ha creato l'opportunità di apprezzare meglio il messaggio di intervento o di potere che una strada dello Stato può dare.

Prendendo come riferimento base i sistemi virtuosi di un'autarchia in fuga come quella dei Kachin birmani, per il Nepal, osserviamo che si oscilla dai sistemi di autonomia passiva e perdente dei Dalit di Maspur, ad una autonomia economica strutturata e rivolta a ricreare un nuovo mondo capitalistico di montagna nel parco degli Sherpa di Sagarmatha. Non c'è nero e non c'è bianco per il paese della grande valle e della grande montagna: l'autonomia è solo scale di grigi nelle strade fantasma del Nepal.

# BIBLIOGRAFIA

**A. Acosta et M.M. Abarca**, (2018) '*Chapter 6 Buen Vivir: an alternative perspective from the peoples of the global south to the crisis of Capitalist Modernity*', *The Climate Crisis: South African and Global Democratic Eco-Socialist Alternatives*, pp. 131-147.

**A Amighini e G. Sciorati** (2019), 'Fast Checking: BRI, la nuova via della seta', ISPI – Istituto per gli studi di politica internazionale 09 Agosto 2019, consultabile al link <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/fact-checking-bri-la-nuova-della-seta-23784> (verificato il 25/11/2023).

**D. Ballairgeon**, (2020), '*On the Road to Mandalay: The Development of Railways in British Burma, 1870-1900*', *Journal of imperial and Commonwealth history*, Vol.48.

**L. Bear**, (2007), '*Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy and the Intimate Historical Self*', Columbia University Press.

**G. C. Blangiardo**, (1997) '*Elementi di demografia*', Il Mulino editore.

**T. Brass**, (reviewed in 2016), '*Labour Markets, Identities, Controversies*', Brill publisher.

**N. Byrne**, (2021) '*Myanmar's Kachin State in Ruins 10 Yearson from Collapsed Ceasefire*', Trócaire 24 Jun 2021, disponibile al seguente link <https://www.trocaire.org/news/myanmars-kachin-state-in-ruins-10-years-on-from-collapsed-ceasefire/> (verificato il 08/12/2023).

**M. Casolari**, (2009), 'L'India e la crisi Birmana tra passato e presente – Le ragioni della politica e dell'economia a confronto della società civile', *Jura Gentium – Rivista di filosofia del diritto internazionale e della politica globale*, reperibile al link seguente <https://www.juragentium.org/topics/rol/india/it/casolari.htm> (verificato il 17/12/2023).

**M. Castaldo**, (2017) 'La Cina e l'Ordine Mondiale', *Rivista di studi Politici Internazionali*, ottobre-dicembre 2017, Vol. 84 N. 4, p 493-512.

**T. Chang**, (2005), '*China plus India is equal to Chindia*', *China Report*, Vol. 41, essay 4, p 445 – 451.

**P. Clastres** (1987), '*The society without the State*', Urzone Inc.

**F. Coticchia**, (2015) 'Stati fragili e narco-stati', in *Sicurezza globale – le nuove minacce* a cura di P. Foradori e G. Giacomello, il Mulino editore.

**P. Durante**, (2018), '*China in the Heartland: The Challenges and Opportunities of OBOR for Central Asia*', Chapter 2, in '*China Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia*', Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018, Marlene Laruelle editor.

**M. Foucault**, (1972/1977), '*Power/Knowledge, selected interviews and other writings*', edited by Colin Gordon.

**R. H. Gahire**, (2020) '*Identification of poor households for targeting in Nepal*', 2020 Asia-Pacific Statistics Week - A decade of action for the 2030 Agenda: Statistics that leaves no one and nowhere behind, Bangkok Thailand.

**E. Gregory and R. Johnson et al.** (2009) '*The Dictionary of human Geography*', Wiley-Blackwell 5th edition.

**G. Gurrola**, (2018), '*China-Latin America arms sales: Antagonizing the United States in the Western Hemisphere?*', *Military Review – the professional Journal of US Army*, pp 124 – 132.

**N. Ferguson** and **X. Xu**, (2018), '*Making Chimerica great again*', *International Finance*. 2018; 21: 239–252.

**R. Hodder**, (2000), 'Geografia dello Sviluppo. Le ragioni delle disuguaglianze nel contesto dell'economia globale', *Argomenti Geografici – DeAgostini editore*.

**B. Jacques**, (2021), 'Corpografie urbane' *Enviromental Humanities scienze sociali, politica, ecologia-* DeriveApprodi srl.

**S. Kafle**, (2022) '*Climate change exacerbates food crisis in Nepal's poorest region*' pubblicato nel giornale online *The Third Pole* disponibile al link <https://www.thethirdpole.net/en/food/climate-change-exacerbates-food-crisis-in-nepals-poorest-region/> (sito verificato il 07/01/2024).

**H. Kelsen**, (1934), 'La dottrina pura del diritto', *Tipografia Altimari*.

**P. Khanna**, (2012), '*The new Silk Road is made of iron — and stretches from Scotland to Singapore*', *Quartz*. Articolo reperibile al link <https://www.paragkhanna.com/the-new-silk-road-is-made-of-iron-and-stretches-from-scotland-to-singapore/> (verificato il 29/11/2023)

**E. Leach**, (1954), '*Political Systems of Highland Burma: A Study of Kachin Social Structure*', *Harvard Univ. Press, Cambridge, Mass., 1954*. Xii

**V. Lieberman**, (2010), '*A zone of refuge in Southeast Asia? Reconceptualizing interior spaces*', *Journal of Global History* (2010) 5.

**M. Mann**, (2008), '*Infrastructural Power Revisited*', in «*Studies in Comparative International Development*», XLIII n. 3-4.

**H. Mackinder**, (1919), *Democratic ideals and reality: a study in the politics of reconstruction*, 2nd edition (1947), Henry Holt editor.

**P.J. Marshal**, (1995) 'Reviewed Work: *Indirect Rule in India. Residents and the Residency System, 1764-1858* by Michael H. Fisher', *The English Historical Review*, Vol. 110, No. 436 (Apr., 1995), pp 501-502.

**J. Michaud**, (2010) 'Editorial – *Zomia and beyond*', *Journal of Global History* n. 5.

**M. Moon and C. Talley** (2010) '*Life in a Shatter Zone: Debra Granik's Film Winter's Bone*' *Southern spaces*, December 2010.

**G. Murton**, (2020) '*China in Nepal: On the Politics of Belt and Road Initiative Development in South Asia*' *Research Handbook on the Belt and Road Initiative*, Chapter 28. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing. Retrieved Feb 3, 2024.

**G. Murton**, (2020) '*Roads to China and infrastructural relations in Nepal*', *Environment and Planning C Government and Policy*, pp 46 – 53.

**A. Palit, R. Choudury and S. Tieri**, (2018), '*BIMSTEC: Relevance and Challenges*', *ISAS Insight Journal* n. 519-October.

**K. Pandit**, (2019) '*Belt and Road Initiative: Prospects for Nepal-China Cooperation*', *Journal of Social Science research* 15 October 2019, pp 67-74.

**G. Patterson**, (2010), '*Across Zomia with merchants, monks, and musk: Process geographies, trade networks, and the inner-east-southeast Asian borderlands*', *Journal Of Global History*, Volume 5, Issue 2, London School of Economics.

**D. Paudel** (2022) '*Himalayan BRI: an infrastructural conjuncture and shifting development in Nepal*' *Area Development and Policy*, Vol 7, pp 1-21.

**J. Powelson**, (2018) '*Life and livelihood in remote Nepal – Easing the daily struggle of families in a village far, far from Kathmandu*', *Nepali Time*, Sept. 2018. Reperibile al seguente link <https://nepalitimes.com/banner/life-and-livelihood-in-remote-nepal> (verificato il 07/01/2024).

**K. Prasain**, '*Totopani reopens for travel form tomorrow*' pubblicato il 31 agosto 2023 nel *The Kathmandu Post*. Reperibile al seguente link <https://kathmandupost.com/money/2023/08/30/tatopani-to-re-open-to-travellers-from-friday> (verificato il 14/01/2023).

**B. Rai**, (2023) '*The oppressed Anthropology of Dalit Identity: perspective of evolution and modern Nepal society*' in *Boneshowor Campus – Journal of Academia*, Vol 2 N 1, PP 126 – 140.

**F. Rampini**, (2006), '*L'impero di Cindia: Cina, India e dintorni – la superpotenza asiatica da tre miliardi e mezzo di persone*', piccola biblioteca Oscar, Vol 533.

**A Rippa**, (2020) '*Borderland Infrastructures, Trade, Development, and Control in Western China*', Amsterdam: Amsterdam University Press.

**A, Rippa**, (2019), '*Zomia 2.0: branding remoteness and neoliberal connectivity in the Golden Triangle Special Economic Zone*', Laos. *Soc Anthropol*, 27: 253-269

**J. Sarma**, (2021) '*The edge of Kaladan. A 'spectacular' road through 'nowhere' on the India-Myanmar borderlands*'. *Highways and Hierarchies: Ethnographies of Mobility from the*

Himalaya to the Indian Ocean, edited by Luke Heslop and Galen Murton, Amsterdam: Amsterdam University Press, pp. 125-154.

**J.C. Scott**, (2009) '*The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia*' Yale University Press.

**J. C. Scott**, (1977), '*The Moral Economy of the Peasant: Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*', Yale University Press.

**P. Shah (2023)**, '*Bajura, a remote district in Nepal continues to reel under extreme poverty and severe health and nutrition crisis*' articolo online rivista Farsight del 22 Marzo 2023. [Disponibile al seguente link https://farsightnepal.com/news/99](https://farsightnepal.com/news/99) (verificato il 06/01/2023).

**Serku Sherpa et Y. Wengel**, (2023) '*The Sherpa and their original Identity*', Cambridge Scholars Publishing.

**V. Shendel**, (2002) '*Geographies of knowing, geographies of ignorance: Jumping Scale in Southeast Asia*', Environment and Planning D: Society and Space, volume 20

**S. Shneiderman**, (2010) '*Are the Central Himalayas in Zomia? Some scholarly and political considerations across time and space*', Journal of Global History (2010) 5, pp. 289–312.

**P.Singh**, (2024), '*Bajura's Muktikot village reeling under acute food crisis*' The Himalayas Times Articolo reperibile al link <https://thehimalayantimes.com/nepal/bajuras-muktikot-village-reeling-under-acute-food-crisis> (verificato il 10/01/2024).

**T. Singh**, (2013) *'China: Engangin Nepal as a Land Port'*, IPCS Insitute 29 maggio 2013 reperibile l seguente link [https://www.ipcs.org/comm\\_select.php?articleNo=3957](https://www.ipcs.org/comm_select.php?articleNo=3957) (verificato il 14/01/2023).

**J. Suante**, (2023) *'Internally Displaced Persons Crosses 9,500-Mark In Mizoram State forms high-level committee to aid IDPs arriving from Manipur'*, The Citizen, 06/06/2023. Accessibile al seguente link <https://www.thecitizen.in/india/internally-displaced-persons-crosses-9500-mark-in-mizoram-938022> (verificato il 08/12/2023)

## SITOGRAFIA CAPITOLO 1

- Sito istituzionale del ministero dei trasporti Nepalese <http://www.dorw.gov.np> (sito consultato il 07/11/2023).
- Sito istituzionale del ministero dello sviluppo delle aree rurali del Myanmar al link <https://www.drdmyanmar.org/index.php?page=dmlzaW9u> (verificato il 08/11/2023).
- Sito istituzionale del Consiglio dei ministri del Myanmar link <https://myanmar.gov.mm/ministries> (verificato il 08/11/2023).
- Sito governativo bhutaneese <https://www.moit.gov.bt/en/> (ultimo accesso il 07/11/2023).
- Sito istituzionale del SAARC al seguente link <https://www.saarc-sec.org/index.php/about-saarc/about-saarc> (verificato il 08/11/2023).
- Sito di *World Population Rview* al link [www.worldpopulationreview.com](http://www.worldpopulationreview.com) (verificato il 08/11/2023).
- Voce 'etnonazionalismo' dal Sito ufficiale del dizionario Treccani al link seguente [https://www.treccani.it/vocabolario/etnonazionalismo\\_%28Neologismi%29/](https://www.treccani.it/vocabolario/etnonazionalismo_%28Neologismi%29/) (verificato il 08/11/2023).

- Voce ‘acefala-società’ dal Sito ufficiale del dizionario Treccani online al seguente link <https://www.treccani.it/enciclopedia/societa-acefala> (verificato il 08/11/2023).
- BIMSTEC Master Plan for Transport Connectivity – April 2022 reperibile al link <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/740916/bimstec-master-plan-transport-connectivity.pdf> (verificato il 07/11/2023)
- ACI – RANKING AIRPORTS 2022 link <https://aci.aero/2023/07/19/aci-world-confirms-top-20-busiest-airports-worldwide/> (verificato il 04/11/2023)
- Studio ONU sull’urbanizzazione in Nigeria al link <https://population.un.org/wup/Country-Profiles> (consultato il 03/11/2023).

## SITOGRAFIA CAPITOLO 2

- Articolo del 18/11/2023, ‘Mizoram yet to get Rs 10 crore from Centre for people displaced from Manipur’, The Times of India. Accessibile al seguente link <https://timesofindia.indiatimes.com/city/guwahati/mizoram-yet-to-get-rs-10-crore-from-centre-for-people-displaced-from-manipur/articleshow/105302648.cms> (sito verificato il 08/12/2023)
- ‘Belt and Road Initiative avvicina Pechino all’Europa’, della News Letter online del 2018 della Farnesina a p.5 nel seguente Link [https://www.esteri.it/mae/resource/pubblicazioni/2018/06/newsletter\\_n3\\_aprile\\_2018\\_new.pdf](https://www.esteri.it/mae/resource/pubblicazioni/2018/06/newsletter_n3_aprile_2018_new.pdf) (verificato il 26/11/2023).
- Britannica Dictionary ‘**Landlocked country**, an independent sovereign state that does not have direct access to an ocean, such as the Atlantic, or to a sea that is not landlocked’

reperibile al seguente link <https://www.britannica.com/topic/landlocked-country> (verificato il 17/12/2023).

- Cartografia aeronautica dell'aeroporto Surbung è consultabile al sito SkyVector al seguente [link](https://skyvector.com/?ll=22.939113889,93.615330556&chart=301&zoom=2) <https://skyvector.com/?ll=22.939113889,93.615330556&chart=301&zoom=2> (verificato il 03/12/2024)
  
- *Institute for Competitiveness Indiano*, sezione *Cluster Mapping* consultabile al seguente link <https://clustermapping.in/> (ultimo accesso 25/11/2023)
  
- La Repubblica online 'Myanmar, la Cina assetata di petrolio costruisce un porto e un gasdotto: in fuga migliaia di pescatori locali e 23 villaggi fantasma', 05 Febbraio 2015, reperibile al link [https://www.repubblica.it/solidarieta/cibo-e-ambiente/2015/02/05/news/birmania\\_la\\_cina\\_assetata\\_di\\_petrolio\\_costruisce\\_un\\_porto\\_e\\_un\\_gasdotto-106626338/](https://www.repubblica.it/solidarieta/cibo-e-ambiente/2015/02/05/news/birmania_la_cina_assetata_di_petrolio_costruisce_un_porto_e_un_gasdotto-106626338/) (verificato il 13/12/2023)
  
- Report Myanmar della World Bank 2022 reperibile al link <https://data.worldbank.org/country/MM> (verificato li 03/12/2023).
  
- Report della Export Preview | Digital Logistics Capacity Assessments, Logistic Cluster (2023)'2.1.10 Myanmar Port of Yangon' reperibile al link <https://dlca.logcluster.org/2110-myanmar-port-yangon> (verificato il 17/12/2023).
  
- Scatti della cerimonia di inaugurazione dell'aeroporto di Surbung. Sito dell'ente turistico della regione Chin al seguente link <https://www.chintravel.com.mm/en/practical-information/information-center/information-center-subon/> (Consultato il 03/12/2023)

- Servizio del 23 Marzo 2021 reperibile nel canale ufficiale youtube di India Today al seguente link <https://www.youtube.com/watch?v=Hc3Ck8jsfjI> (sito verificato il 10/12/2023)
- Sito World Bank. Dati demografici del Myanmar al 2022 reperibili al link <https://data.worldbank.org/country/MM> (verificato li 03/12/2023).
- Sito World Bank. Dati relativi all'Indice di Gini. Dati reperibili al sito <https://databank.worldbank.org/source/gender-statistics/Series/SI.POV.GINI> (verificato in data 03/12/2023).
- Tabella del registro stradale del ministero dei trasporti indiano che individua le Highways operative attualmente. Si rimanda al link [https://morth.nic.in/sites/default/files/Details-of-National-Highways-as-on-31.03\\_1.pdf](https://morth.nic.in/sites/default/files/Details-of-National-Highways-as-on-31.03_1.pdf) (verificato il 10/12/2023).

### **SITOGRAFIA CAPITOLO 3**

- Carta elettorale con divisione amministrativa dal carta del sito governativo dell'ufficio elettorale nepalese consultabile al sito [https://election.gov.np/uploads/Pages/1564381682\\_np.pdf](https://election.gov.np/uploads/Pages/1564381682_np.pdf) (verificato il 26/12/2023).
- Report della *Nepal Tunnelling Association* del 2017, reperibile al seguente link [https://about.ita-aites.org/files/RapportNM/2017/Nepal\\_17.pdf](https://about.ita-aites.org/files/RapportNM/2017/Nepal_17.pdf) (verificato il 01/01/2024).
- *'Final report – Preparatory survey for Nagdhunga Tunnel construction in Nepal'*, Japan International Cooperation Agency (JICA) et alt per Government of Nepal –

Ministry of Physical Infrastructure and transport department of roads, March 2015. Documento reperibile al seguente sito [https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12229753\\_01.pdf](https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12229753_01.pdf) (Verificato il 25/01/2023).

- Articolo ‘*Breakthrough in evacuation route of Nepal’s first tunnel project achieved*’ del Kathmandu post del 08/08/2023 reperibile al seguente link <https://kathmandupost.com/money/2023/08/07/breakthrough-in-evacuation-route-of-nepal-s-first-tunnel-project-achieved> (verificato il 02/01/2024).
- Scheda Nepal della IATA in materia di distribuzione economica tra settore turistico e aviazione. Reperibile al seguente link <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/nepal--value-of-aviation/> (verificato il 27/01/2024).
- Earthdata NASA al link <https://www.earthdata.nasa.gov/> (verificato il 15/01/2024).
- Carta di distribuzione etnica del 1985 codice 800393 (a05426) 8.85 reperibile al link <https://www.mapsland.com/maps/asia/nepal/large-selected-ethnic-groups-map-of-nepal-1985.jpg> (verificato il 04/01/2024).
- Report (2021), ‘*Multidimensional poverty index – Analysis Towards action*’, National planning commission, Nepal Government, reperibile al link <https://www.undp.org/nepal/publications/nepal-multidimensional-poverty-index-2021> (verificato il 06/01/2024).
- Organizzazione TEWA – solidarietà per il Nepal. Sito istituzionale <https://tewa.org.np/introduction.php> (verificato il 06/01/2024).

- Articolo ‘*How malnutrition is killing children in this remote Nepal village*’ pubblicato su Aljazeera, reperibile al seguente link <https://www.aljazeera.com/gallery/2022/7/3/photos-how-malnutrition-is-killing-children-in-a-nepal-village> (verificato il 09/01/2024).
- Articolo ‘*Bajura's Muktikot village reeling under acute food crisis*’ Pubblicato da The Himalayan Times reperibile al link <https://thehimalayantimes.com/nepal/bajuras-muktikot-village-reeling-under-acute-food-crisis> (verificato il 10/01/2024)
- Video progetto di Vipin Sangwan disponibili nel suo canale youtube personale <https://www.youtube.com/@VipinSangwan> (consultato il 21/01/2024)
- Voce ‘*Dalit*’, *Encyclopedia Britannica*, 7 Jan. 2024, <https://www.britannica.com/topic/Dalit>. (Accessed 12 January 2024)
- Articolo *China's harm's way*’ del 24 gennaio 2023 pubblicato su MyRepublica (partner the the New York Times) ‘, reperibile al seguente link <https://myrepublica.nagariknetwork.com/news/china-s-harm-s-way/> (verificato il 14/01/2024).
- Voce ‘*Sherpa*’ *Encyclopedia Britannica* al seguente link <https://www.britannica.com/topic/Sherpa-people> (verificato il 20/01/2024).
- Manuale di addestramento virtuale di volo pubblicato dalla Limesim team Mailsoft, reperibile al seguente link [https://www.mailsoft.com/shop/ProdukteDetails/LuklaV4Handbuch/Manual\\_Lukla\\_Mount\\_Everest\\_Extreme\\_en\\_web.pdf](https://www.mailsoft.com/shop/ProdukteDetails/LuklaV4Handbuch/Manual_Lukla_Mount_Everest_Extreme_en_web.pdf) (verificato il 20/01/2024).

- Piano tariffario e punti di ricezione della linea internet <http://everestlink.com.np/> (sito verificato il 20/01/2024).
  
- Articolo del National Geographic, 'Le microplastiche "più alte al mondo" hanno raggiunto anche la cima dell'Everest' di Freddie Wilkinson reperibile al seguente link <https://www.nationalgeographic.it/ambiente/2020/12/le-microplastiche-piu-alte-al-mondo-hanno-raggiunto-anche-la-cima-delleverest> (verificato il 28/01/2024).
  
- Pagina Commemorativa della morte di *Ang Tshiring Sherpa* nel sito della Yeti Airlines <https://www.yetiairlines.com/content/tribute-to-our-late-md?mobile> (verificato il 20/01/2024).
  
- Intervista della BBC sulla deglaciazione del ghiacciaio *Khumbu* e lo spostamento del campo base reperibile al seguente link <https://www.bbc.com/news/science-environment-61828753> (verificato il 21/01/2024).
  
- Articolo Nepal 'To move Everest base camp from melting glacier', della BBC del Giugno 2022 reperibile al seguente link <https://www.bbc.com/news/science-environment-61828753> (verificato il 21/01/2024).
  
- Articolo 'Everest: China to set up 'separation line' at summit' della BBC del Maggio 2021 reperibile al seguente link <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-57053982> (verificato il 22/01/2024).
  
- Studio dell'istituto *IDMC, Internal Displacement Monitoring Centre* su IDP del Nepal reperibile al seguente link <https://www.internal-displacement.org/countries/nepal> (verificato il 22/01/2024).

- Scheda paese Nepal del 2022 della *World Bank* reperibile al seguente link <https://data.worldbank.org/country/nepal> (verificato il 27/01/2024).

## **FILMOGRAFIA**

- ‘Lunana – il villaggio alla fine del mondo’ è stato girato con la regia di Pawo Choyning Dorji, sotto la produzione di Dangphu Dingphu: A 3 Pigs Production.

## **NORMATIVA**

- Costituzione della Repubblica del Bangladesh Parte III, Art. 36 al link <http://bdlaws.minlaw.gov.bd/act-367/section-24584.html> (consultato il 08/11/2023).
- Costituzione del Nepal consultabile al link <https://lawcommission.gov.np/en/wp-content/uploads/2021/01/Constitution-of-Nepal.pdf> (Verificato il 08/11/2023).