

Le strade verdi, sociali e sostenibili del Nepal

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



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

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

Nessuna discriminazione sul cantiere

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

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

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

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

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



Jean Mutamba Lumbungu/DSC (2)

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

Reggere le redini del proprio destino

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

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

50000 chilometri di strade nuove

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

no nepalese. Con queste iniziative, la DSC ha ulteriormente migliorato il suo programma di azione. In futuro, questo approccio vincente verrà impiegato in modo sistematico anche per la manutenzione dell'infrastruttura stradale nelle regioni remote. Dei 50000 chilometri di vie di comunicazione locali, costruiti in Nepal a partire dagli anni Novanta, circa la metà non è più transitabile o lo è solo di tanto in tanto. Infatti, per usare le strade anche duran-



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

Manodopera locale

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

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

(Traduzione dal tedesco)

Racconto vincente

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

Strade per l'Afghanistan

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