

Tra un anno sarà agibile la linea di 1100 chilometri da percorrere ad un'altezza superiore al Monte Bianco

PER LA CINA la linea Qinghai-Tibet è una conquista miliare. Per i tibetani potrebbe voler dire fare la fine degli indiani d'America. La tesi dominante è che la ferrovia «modernizzerà» una delle parti più arretrate del Paese ma c'è chi teme per la sopravvivenza della cultura e delle tradizioni tibetane.

di Sigmund Ginzberg / Segue dalla prima

Per i tibetani però potrebbe voler dire che rischiano di fare la fine degli indiani d'America. Quando tra un anno, forse due, i viaggiatori dei treni partiti da Pechino per destinazione Lhasa - a quel punto raggiungibile in meno di 48 ore - avranno raggiunto Golmud, dopo aver abbandonato il percorso dell'antica Via della seta, essersi lasciati alle spalle le praterie aride del Gansu, costeggiato uno dei più grandi laghi salati al mondo, ed essersi arrampicati sugli altipiani desertici del Qinghai, avranno già attraversato mezza Cina. Ma saranno solo all'inizio dei 1.100 chilometri di strada ferrata in via ormai di completamento che collega il Qinghai al Tibet. 1.100 chilometri da percorrere ad un'altezza molto al di sopra delle nubi, più elevata della cima del Monte Bianco, più elevata di quella normale di crociera della più gran parte dei piccoli aerei ad elica (una delle stazioni, Tangoula Shankou, si trova a 5.070 metri, è di gran lunga la più alta stazione ferroviaria sulla faccia del pianeta). I motori delle locomotive diesel dovranno avere turbo per dargli ossigeno, troppo rarefatto a quelle altitudini, che sia sufficiente alla combustione, e le carrozze passeggeri dovranno essere pressurizzate come le cabine dei jet. L'appalto delle speciali carrozze è stato aggiudicato ad un'impresa canadese, che si chiama Bombardier. Per poggiatele sul permafrost di ghiacciai eterni hanno dovuto fargli un apposito letto di rocce triturate, in altre parole una montagna artificiale lunga mille chilometri. Attraverseranno, su centinaia di ponti e viadotti audaci, paesaggi da sogno. Le immense paludi vergini di Gulu al confine tra Qinghai e Tibet, dove si riproducono le splendide cicogne dal collo nero e le anatre colorate. Poi si addenteranno in un altipiano coronato da cime maestose e innevate, attraversando lande popolate solo dagli yak (anzi dagli "dzo" che sono un'incrocio tra mucca e yak) e dai loro pastori, la versione asiatica del bisonne che un tempo pullulava nelle praterie americane e di cui ormai sopravvivono poche migliaia di esemplari nei Parchi nazionali come quello di Yellowstone, quasi come in museo. Nessuno gli consentirà di sparare per divertimento dei finestrini

Il governo di Pechino si è mostrato sensibile alle preoccupazioni dei verdi stanziando fondi per l'ambiente



Cerimonia ieri alla stazione ferroviaria di Lhasa, capitale del Tibet, per il completamento della linea ferroviaria di collegamento con la Cina Foto Reuters/China Newsphoto

sulla fauna selvatica, come facevano i primi passeggeri delle ferrovie transcontinentali americane, che sterminarono i bisonti. Il governo di Pechino non è stato affatto insensibile alle obiezioni degli ambientalisti. Ha fatto molto più di quel che fa normalmente nel resto della Cina, dove il grande boom economico si è accompagnato ad un spaventoso inquinamento dei fiumi e dell'atmosfera (la sete di energia della Cina fa saltare tutte le previsioni e i prezzi del petrolio, ma è soddisfatta soprattutto dal nero carbone). Ha accantonato qualcosa come il 10 per cento dell'immenso costo dell'opera (circa 3 miliardi di euro, stesso ordine di grandezza del ponte sullo Stretto di Messina) alla difesa dell'ambiente. «Gli abbiamo proposto misure dettagliate persino per non disturbare all'alba il passo delle antilopi tibetane migranti, e con nostra stessa sorpresa il governo ci ha risposto positivamente nel giro di 3 ore», racconta ai giornali un ecologista del Qinghai, Yang Xin. Ma c'è chi teme che non si siano invece presi della sopravvivenza dei tibetani, della loro cultura e delle loro tra-

dizioni, nemmeno una piccola parte della cura dedicata alla protezione della natura e dell'ambiente.

La tesi dominante è che la ferrovia Qinghai-Tibet accelererà la «modernizzazione» di una delle zone più arretrate della Cina, darà impulso allo sviluppo dell'economia di una delle sue maggiori sacche di povertà (il reddito pro capite nelle città tibetane si aggira ormai sui 1000 dollari all'anno, ma quello nell'intero Tibet nel 2002 era ancora al di sotto dei 200 dollari all'anno). «Aprirà» una delle aree ancora più chiuse al mondo, i 16 treni al giorno gli porteranno qualcosa come un milione di turisti in più all'anno. Darà lavoro a

Ma non lo è stato certo per i tibetani esclusi anche dai lavori per la costruzione della ferrovia

centinaia di migliaia, forse milioni di persone. Il problema è però: non necessariamente ai tibetani. I lavori della costruzione della ferrovia hanno impiegato direttamente 40-50 mila addetti, indirettamente si stima forse 300.000. Che hanno lavorato in condizioni durissime (molti cantieri, per il freddo a quelle altitudini potevano operare solo 5 mesi all'anno), ma senza l'ecatombe di vittime di altri tempi (negli anni '50 alla costruzione della strada camionabile Qinghai-Tibet erano morti in 3.000). I cantieri hanno impiegato cinesi (cioè cinesi veri e propri), Hui (musulmani) del Qinghai, persino Uygurhi del Xinjiang. Ma pochissimi tibetani. E comunque nessuno in ruoli specializzati o di direzione. Ecco la risposta di un capocantiere Hui all'invitato di un giornale americano che gli chiedeva perché non ci fossero tibetani nel cantiere: «Alla compagnia che costruisce la ferrovia non piace impiegare operai tibetani. I tibetani pensano di aver diritto a decidere loro come e quanto in fretta lavorano, e, soprattutto, pensano che questa terra appartenga a loro, non ai cinesi».

Viene da pensare che, in effetti, non si è mai sentito parlare di pellerossa che fossero stati assunti e avessero partecipato in gran numero all'immensa impresa della ferrovia che avevano collegato la costa atlantica degli Stati Uniti a quella del Pacifico. Furono reclutati centinaia di migliaia di soldati rimasti disoccupati alla fine della guerra civile americana (c'era stato un milione di smobilizzati dopo la battaglia di Appomattox), furono utilizzati molti ex schiavi neri, furono fatti arrivare migliaia di immigrati dall'Europa, e decine di migliaia di «coolies» cinesi dall'Asia (ci fu un putiferio di obiezioni, una levata di scudi xenofoba che nemme-

Il capo cantiere racconta: «Alla compagnia di costruzione non piace impiegare tibetani che credono loro questa terra»

no la Lega di questi tempi, si parlò di «invasione», fu coniato proprio in quella occasione il termine «pericolo giallo»). Ma non un indiano. Nei cantieri si parlavano tutte le lingue, ma non quella dei sioux o degli apache. Le ferrovie fecero la fortuna economica dell'America, diedero un impulso tremendo allo sviluppo, ai trasporti e all'industrializzazione. Fece la fortuna di quelli che sarebbero passati alla storia come i «robber barons», i baroni briganti, i fondatori spregiudicati e leggendari della grande industria e finanza, gli inventori di un legame a doppio filo tra affari, big business e politica che nemmeno l'amministrazione Bush. Aprendo il Far West gettarono le basi di quella che sarebbe stata l'immensa potenza economica degli Stati Uniti nei decenni successivi e fino ai giorni nostri. Ma per gli indiani d'America e il loro mondo furono l'equivalente di una «soluzione finale». C'è chi osserva che la Cina è sulla strada di un'esplosione di potenza economica paragonabile a quella che aveva trasformato e fatto grande l'America nella seconda metà dell'Ottocento e agli inizi del Novecento. Prodezze tecnologiche e finanziarie, mano d'opera illimitata, lavoro duro ma promesse di benessere infinite, sviluppo impetuoso, un intero continente da conquistare, o come avrebbe detto Mao, una immensa pagina bianca su cui scrivere o riscrivere il futuro. Si potrebbe obiettare che la pagina non è mai stata bianca, e che comunque la Cina è già avviata ad uno sviluppo che non ha confronti con quello che l'America aveva al momento in cui posarono quelle rotaie da una costa all'altra. Le differenze sono enormi, eppure anche le analogie sono impressionanti. Le ferrovie transcontinentali in America non furono solo una rivoluzione nei trasporti, che apriva la strada agli scambi di merci e allo spostamento di intere popolazioni (ancora oggi è sul Mississippi, non per ferrovia che passano le granaglie e il petrolio americano). E nemmeno solo una facilitazione all'accesso alle risorse minerarie (la California ebbe la sua corsa all'oro, in Tibet pare ci siano immense riserve di rame ed altre materie prime). Quella della conquista della Frontiera fu un'epopea (tanto che un secolo dopo John Kennedy avrebbe parlato di «Nuova Frontiera» per il suo progetto di rinascita dell'America). Ma portò all'estinzione degli Indiani. La riedizione comporta la fine del Tibet? «Go west, young man», giovanotto vai all'Ovest, si diceva in America. La Cina offre il suo West ai dimenticati dal grande boom economico nelle regioni costiere. Non solo il Tibet ma l'immenso Far West musulmano (da cui passano le vie per l'accesso al petrolio) hanno portato a massicce immigrazioni di cinesi in Xinjiang e in Mongolia. I miracoli economici non guardano in faccia nessuno, meno ancora delle baionette con cui l'esercito rosso aveva «liberato» il Tibet. Ma è inevitabile che finisca come in America per chi ci stava da prima?

Abbonamenti 2005

12 mesi	7gg/Italia	296 euro
	6gg/Italia	254 euro
	7gg/estero	574 euro
	Internet	132 euro
6 mesi	7gg/Italia	153 euro
	7gg/estero	344 euro
	6gg/Italia	131 euro
	Internet	66 euro

Postale consegna giornaliera a domicilio
Coupon tagliando per il ritiro della copia in edicola
Versamento sul C/C postale 48407035 intestato a Nuova Iniziativa Editoriale Spa, Via Benaglia, 25 - 00153 - Roma
Bonifico bancario sul C/C bancario 22096 della BNL, Ag. Roma-Corso ABI 1005 - CAB 03240 - CIN U (dall'estero Cod. Swift:BNLNITRR)
Carta di credito Visa o Mastercard
(seguendo le indicazioni sul nostro sito www.unita.it)
Importante inserire nella causale se si tratta di abbonamento per coupon, per consegna a domicilio per posta o per internet.

Per informazioni sugli abbonamenti:
Servizio clienti Sereid via Carolina Romani, 56
20091 Bresso (MI) - Tel. 02/66505065
fax: 02/66505712 dal lunedì al venerdì, ore 9-14
abbonamenti@unita.it

l'Unità

Per la pubblicità su **l'Unità**

PK publikompass

MILANO, via G. Carlucci 29, Tel. 02/24424611
TORINO, c.so Massimo d'Azeglio 60, Tel. 011/6665211
ALESSANDRIA, via Cavour 58, Tel. 0131/445524
ASTI, piazza Chanoux 28/A, Tel. 015/231424
ASTI, via Dante 80, Tel. 0141/351011
BARI, via Alimonte 16/6, Tel. 080/5405111
BIELLA, via Roma 5, Tel. 015/8491212
BOLOGNA, via Parmigiani 8, Tel. 051/6494026
BOLOGNA, via del Borgo 101/a, Tel. 051/4210855
CAGLIARI, via Scano 14, Tel. 070/300808
CASALE MONF., via Corte d'Appello 4, Tel. 0142/452154
CATANZA, c.so Sicilia 37/43, Tel. 095/7306311
CATANZARO, via M. Greco 78, Tel. 0961/724090-725129
COSENZA, via Montebello 39, Tel. 0974/72527
CUNEO, c.so Giulini 21/bis, Tel. 0171/609122
FIRENZE, via Don Mirone 46, Tel. 055/561192-573668

FIRENZE, via Turchia 9, Tel. 055/6821553
GENOVA, via D'Annunzio 2/109, Tel. 010/530701.1
GOZZANO, via Cervino 13, Tel. 0322/913839
IMPERIA, via Alfieri 10, Tel. 0183/273371 - 273373
LECCE, via Trinchese 87, Tel. 0832/314185
MESSINA, via U. Bonino 15/c, Tel. 090/65084.11
NOVARA, via Cavour 13, Tel. 0321/33341
PADOVA, via Mentana 6, Tel. 049/8724711
PALERMO, via Lincoln 19, Tel. 091/6236511
REGGIO E., via Diana 3, Tel. 0965/2478-9
REGGIO C., via Brigata Reggio 32, Tel. 0522/30511
ROMA, via Barberini 86, Tel. 06/4200891
SANREMO, via Roma 176, Tel. 0184/50155-501556
SAVONA, p.zza Marconi 3/5, Tel. 019/814807-811182
SIRACUSA, via Terzani 39, Tel. 0931/412131
VERCELLI, via Verdi 40, Tel. 0161/250754

PER NECROLOGIE-ADESIONI-ANNIVERSARI TELEFONARE ALL'UFFICIO DI ZONA DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ ore 9,00-13,00 / 14,00-18,00
Sabato ore 15,00-18,00 / Domenica ore 17,30-18,30 Tel. 06.58.557.395

Tariffe base Iva ed esdusa: 5,51 Euro a parola (non vengono conteggiati spazi e punteggiatura)

La Cgil della Piana di Gioia Tauro, in tutte le sue componenti, piange la prematura scomparsa di

TERESA PISCIONERI
Membro della Segreteria comprensoriale della Cgil di Gioia Tauro

Ci stringiamo forte alla tua ed alla nostra famiglia per fare memoria dei grandi valori umani di solidarietà, di libertà e di fratellanza che ci hai trasmesso in tanti anni. Il dolore e il vuoto che ci hai lasciato è troppo grande. Ciao Teresa, continueremo il nostro lavoro al fianco dei lavoratori e delle classi deboli del nostro territorio anche nel tuo nome. Tu dal cielo continua a sostenerci ed incoraggiarci come hai sempre fatto.

I compagni della Cgil di Gioia Tauro

leri è venuta a mancare

LIANA SCATTOLINI
MOSSO

ne danno il triste annuncio i figli Maria Grazia, Patrizia, Umberto, Fernanda, Mario e le famiglie. I funerali avranno luogo nella Basilica di Cristo Re in Viale Mazzini a Roma lunedì 18 ottobre ore 10.

Roma, 16 ottobre 2005

Nel dodicesimo anniversario della scomparsa del caro

CESARINO
CRESCIMBENI

la figlia Carla lo ricorda con affetto di sempre, assieme alla memoria della mamma

ADA ORSI
Budrio (Bo), 16 ottobre 2005

2004 I figli Mariaros e Antonino con i familiari tutti ricordano con immenso affetto

PINA ZANABONI

Per
Necrologie
Adesioni
Anniversari

Rivolgerti a

PK publikompass

Lunedì-Venerdì ore 9,00 - 13,00

14,00 - 18,00

solo per adesioni

Sabato ore 9,00 - 12,00

06/69548238 - 011/6665258