

# afriche e orienti

n4  
inverno 1999

<http://www.comune.bologna.it/iperbole/africheorienti/>

rivista di studi ai confini tra africa mediterraneo e medio oriente

elezioni e transizioni  
politiche **in Africa**

Zamponi

Tornimbeni

Fiamingo

Sborgi

Cardoso

Pezzano

**evento:** Nyerere

**cronache** Costa d'Avorio OUA **ricerche** economia informale a Dar es Salaam **frammenti** Sahel **storia e memoria** storia e Truth Commission **sviluppo** debito estero dell'Africa **media** **arte** **musica** **fotografia** **strumenti**

## Afriche e Orienti

Rivista di studi ai confini tra Africa,  
Mediterraneo e Medio Oriente

Trimestrale dell'Associazione Afriche e Orienti

c/o Associazione Bambaran

via S. Stefano, n. 13

40125 Bologna

Registrazione al Tribunale di Bologna n. 6875 del  
7/1/1999

## Direttore

Maria Cristina Ercolessi

## Direttore responsabile

Isabella Fabbri

## Segretaria di redazione

Maria Pia Santarelli

## Caporedattore

Mario Zamponi

## Comitato scientifico

Dabha Abrous, Bernardo Bernardi, Riccardo Bocco,  
Salvatore Bono, Anna Bozzo, Matilde Callari Galli, Carlo  
Carbone, Peter Chelkowski, Giancarla Codrignani,  
Francesca Corrao, Teresa Cruz e Silva, Mamadou Fall,  
Anna Maria Gentili, Emine Gürsoy-Naskali, Fabio  
Martelli, Nur Masalha, Mario Nordio, Ilan Pappé, Cesare  
Poppi, Alain Ricard, Giulio Soravia, Alessandro Triulzi,  
Itala Vivan, Franco Volpi

## Comitato di redazione

Italia: Fabio Amato, Livia Apa, Marisa Campanile,  
Matteo Capelli, Francesco Correale, Marcella Emiliani,  
Eriberito Eulisse, Cristiana Fiamingo, Carla Ghezzi, Anna  
Maria Mangia, Maria Cristina Pudioli, Alina Renditiso,  
Carlo Scaramella, Cristina Schiavone, Andrea Semplici,  
Maddalena Toscano, Nadia Valgimigli, Anna Vanzan  
Esteri: Carlos Cardoso (Lisbona), Franco Barchiesi  
(Johannesburg), Uoldelul Chelati Dirar (Asmara),  
Christof Hartmann (Colonia), Dag Henrichsen (Basilea),  
Bruno Riccio (Brighton)

## Collaboratori

Bologna: Elena Gardenghi, Greta Ghelfi, Arrigo Pallotti,  
Maura Pazzi, Fulvia Tinti, Corrado Tornimbeni  
Napoli: Graziella Acquaviva, Michelangelo Cocco,  
Sebastiana Etzo, Giancarlo Gennuso, Marco  
Guadagnino, Rocco La Stella, Antonio Pezzano, Davide  
Tramontano, Maria Vitalone

## Promozione e ufficio stampa

Antonio Pezzano, Stefano Stoppani, Laura Trincherò

## Direzione e redazione

via S. Mamolo, n. 24

40136 Bologna

tel/fax: 051.333124

e-mail: afror@iperbole.bologna.it

## Sito web

[www.comune.bologna.it/iperbole/africheorienti](http://www.comune.bologna.it/iperbole/africheorienti)

a cura di Alessandro Porreca e Fulvia Tinti

## Progetto grafico e impaginazione

Mario Breda

## Editore

Aiep-Editore Snc

via Giacomini, n. 86/A

47890 Repubblica di San Marino

tel: 0549.992389

fax: 0549.990398

e-mail: [aiep@omniway.sm](mailto:aiep@omniway.sm)

## Stampa

Litografia Studiostampa

Zona Ind.le Galazzano - Serravalle

47031 Repubblica di San Marino

## Distribuzione

Diest - di Enrico Vigna,

via Cavalcanti, n. 11

10132 Torino

tel: 011.8981164

La direzione non si assume alcuna responsabilità per  
quanto espresso dagli autori nei loro interventi.

Numero chiuso l'8 febbraio 2000

**In copertina** fotografia di Roderic Miralles i Rull  
Elezioni in Mozambico, provincia di Manica, dicembre  
1999

Si ringrazia l'autore per l'autorizzazione

Illustrazioni di Mario Breda

## Abbonamento a 4 numeri consecutivi

Italia L. 60.000

Esteri (Europa) L. 100.000

Esteri (extra-Europa) L. 120.000

Sostenitore L. 100.000

Versare la quota di abbonamento con vaglia postale o

assegno bancario o sul c/c postale 28693406

specificando i propri dati a:

Afriche e Orienti

C. P. n. 41 - 40100 Bologna Centro

## PER GLI ABBONATI

Ai sensi dell'Art.10 L.675/96 si comunica agli abbonati che i dati da loro forniti all'atto della sottoscrizione sono contenuti in un archivio idoneo a garantire la sicurezza e la riservatezza. Tali dati saranno utilizzati, salvo divieto espresso per iscritto dagli interessati, oltre che per rispetto delle norme contrattuali di abbonamento, per le proprie attività istituzionali ivi comprese la comunicazione, l'informazione e la promozione, nonché per eseguire obblighi di legge.

Stiamo costituendo un archivio di foto da utilizzare per la rivista. Saremmo lieti di ricevere anche le vostre foto con indicati autori, luogo e soggetto.

Grazie

# afriche e orienti

n4  
inverno 1999

in questo  
**numero**

## L'evento

Buriani Baba Wa Taifa Julius Nyerere 2  
*di Anna Maria Gentili*

Ciao Paola 5  
*di Carlo Scaramella*

## DOSSIER: elezioni e transizioni politiche in Africa

Presentazione 6  
*di M. Cristina Ercolessi*

Globalizzazione, democrazia e sviluppo. 9  
Le sfide per il Mozambico del 2000  
*di Mario Zamponi*

Consolidamento della democrazia e transizione 14  
politica in Mozambico: le elezioni del '99  
*di Corrado Tornimbeni*

Namibia, ovvero delle ambiguità d'una democrazia 19  
*di Cristiana Fiamingo*

Transizione e elezioni 1999: 26  
il Niger in cerca di democrazia e stabilità  
*di Enrico Sborgi*

Guinea Bissau: finalmente il cambiamento? 34  
*di Carlos Cardoso*

Il lungo cammino verso la democrazia di Ben Ali. 38  
Le prime elezioni presidenziali "pluraliste" in Tunisia  
*di Antonio Pezzano*

## Cronache

L'elefante dai piedi d'argilla. 48  
La Costa d'Avorio del dopo Houphouët-Boigny  
*di Christof Hartmann*

Trent'anni di Convenzione OUA sui rifugiati 51  
*di Giancarla Codrignani*

## Ricerche

Stato, economia informale e società civile. 54  
Il casi del sistema di trasporto urbano a Dar es Salaam  
*di Matteo Rizzo*

## Frammenti

Sahel 62  
*di Marco Aime*

## Storia e memoria

La bestia del passato: 65  
storia e Truth and Reconciliation Commission  
*di Colin Bundy*

Cimiteri coloniali e storia nazionale in Namibia 71  
*di Dag Henrichsen*

Il genere della memoria 74  
*di Ana Paula Tavares*

Adua: la voce e la memoria. 75  
Conversazione con Haile Gerima  
*a cura di Maria Coletti e Leonardo De Franceschi*

## Sviluppo

Il debito estero dell'Africa: intervista a Joseph Hanlon 77  
*a cura di Corrado Tornimbeni*

## Media

"Asmerino bellissimo!" Le identità in rete durante il 80  
conflitto tra Etiopia ed Eritrea  
*di Giuseppe Porcaro*

## Arte

Georges Adéagbo: 83  
"la storia del leone" e la caccia grossa della critica  
*di Erierto Eulisse*

Dall'India verso il Mozambico 86  
*di Alda Costa e Sara de Sousa Teixeira*

## Musica

Intervista con la "regina della mbira", Stella Chiweshe 88  
*di Alina Renditiso*

## Fotografia

Quale fotografia "africana"? 92  
*di Enrico Sturani*

Storia fotografica del colonialismo italiano 95  
*di Massimo Zaccaria*

## Strumenti

Dalle riviste *a cura di Davide Tramontano* 97

Percorso bibliografico. La cristianità in Sudafrica 99  
*a cura di Barbara Bompani*

Un'università virtuale per l'Africa subsahariana 102  
*di Michelangelo Cocco e Giancarlo Gennuso*

Libri/Recensioni. Intervista con Mohamed Talbi 104  
*a cura di Seyed Farian Sabahi*

Convegni/Mostre 108

Matteo Rizzo

# Stato, economia informale e società civile. Il caso del sistema di trasporto urbano a Dar es Salaam

In occasione del mio primo soggiorno in Tanzania, nel periodo ottobre-dicembre 1996, mi colpì la straordinarietà di un sistema di trasporto urbano dominato dalla presenza quasi esclusiva di soggetti privati che, con o senza licenza, operavano in palese violazione delle regole di circolazione e di sicurezza stradale e senza un apparente coordinamento, ma al tempo stesso davano vita a un sistema in grado di soddisfare la domanda di trasporto, riducendo al minimo i tempi di attesa dei passeggeri.

La quasi totale assenza di mezzi pubblici nel più grande centro urbano di un paese che aveva vissuto una delle più importanti esperienze di socialismo africano costituiva una manifestazione particolare del ritiro dello stato dalla società e della conseguente affermazione di un settore privato informale, e andava pertanto analizzato nel quadro più ampio dei rapporti tra stato ed economia informale, in Africa e in Tanzania, ampiamente studiato dalla letteratura scientifica.<sup>1</sup>

## **Economia informale e società civile**

Il termine "settore informale" fu utilizzato per la prima volta nel 1972 in uno studio dell'International Labour Organization (ILO, 1972) per identificare l'insieme delle attività economiche connotate, in perfetta antitesi con il settore formale, da mercati non regolamentati e competitivi, competenze acquisite al di fuori del sistema scolastico ufficiale, tecnologie adattate e ad alta intensità di lavoro, operazioni su piccola scala, conduzione familiare dell'impresa, affidamento su risorse locali e facilità di avvio. Dal 1972 fino ad oggi, il fenomeno è stato diversamente interpretato e definito. La pluralità delle interpretazioni va dall'adesione al dualismo formale/informale teorizzato dal documento dell'ILO, alla sua netta contestazione basata su casi di studio che evidenziano le interconnessioni tra i due settori (Moser, 1978), dalla tesi secondo cui l'informale costituirebbe la risposta del capitale alle conquiste del lavoro organizzato e socialmente tutelato (De Soto, 1989), a quella secondo cui il settore assorbirebbe il crescente numero di disoccupati e quanti abbandonano il settore formale per il diminuito potere di acquisto dei salari (Azarya e Chazan, 1983).

Senza voler ricostruire la varietà delle interpretazioni proposte, è utile evidenziare che, al di là delle differenze, il denominatore comune alle diverse definizioni di settore informale individua un insieme di attività economiche svolte prevalentemente nella piccola impresa che, non essendo registrate dallo stato, ne evadono la tassazione.

Se si guarda ai rapporti tra stato e settore informale noteremo che è l'ordinamento giuridico statale a determinare i parametri della legalità e, di conseguenza, l'informalità di tutte le attività economiche che non si conformano alle prescrizioni delle istituzioni. Di conseguenza, anche se il settore

informale in generale è caratterizzato dall'illegalità, esso può essere concettualmente distinto in due categorie: le attività informali in astratto legittime e le attività informali illegittime. Le attività informali illegittime sono quelle che non hanno una attività omologa legale nell'ordinamento giuridico. Tra di esse includiamo quindi la corruzione, il furto, la violenza, il contrabbando e qualsiasi altra attività criminale le cui modalità non possono essere regolamentate dallo stato.

Le attività informali legittime sono invece quelle che hanno un'attività omologa legale nella società. Per esse sono previste modalità per la registrazione e per l'ottenimento di regolari licenze e non costituiscono un freno al funzionamento dell'economia ma, al contrario, producono beni e servizi. Sotto questo aspetto esse rappresentano un'interessante dimensione di analisi del settore informale come fattore di ristrutturazione delle relazioni tra stato e società. La sistematica violazione delle leggi da parte di quanti dipendono da questa fonte di sussistenza è infatti una manifestazione del *gap* tra norme statali che regolamentano l'economia e condizioni reali della società. Se un numero considerevole di cittadini si rifiuta di conformarsi ai principi dell'ordinamento esistente di cui le leggi sono espressione, la diffusione di pratiche illegali non può più essere interpretata come elemento di deviazione o disonestà dei governati, ma, al contrario, come manifestazione dello scollamento tra stato e società e come «contestazione di chi fa le regole del gioco e di come esse dovrebbero essere» (Tripp, 1997, p. 10).

Introdotta la componente di protesta intrinseca alle pratiche informali, resta da chiarire quale sia il contributo di proposta dell'economia informale alla ridefinizione degli equilibri stato-società e se essa giochi un ruolo nel generale processo di affermazione di sistemi politici pluralisti che ha caratterizzato la maggior parte dei paesi africani a partire dalla fine degli anni '80. Facendo riferimento alla letteratura sull'argomento è possibile individuare diverse interpretazioni. Una prima corrente di pensiero evidenzia come l'economia informale costituisca un'ulteriore fonte di guadagno per la classe dominante e per quanti occupano una posizione di privilegio nel settore formale. In quest'ottica si colloca René Lemarchand (Lemarchand, 1988, p. 158) che ha individuato in essa «un elemento di lubrificazione di relazioni clientelari e di gestione neopatrimoniale dello stato».

Altri studiosi hanno invece evidenziato come elemento caratterizzante del settore informale il fatto che in esso trovino occupazione tutti i lavoratori penalizzati dalla mancata espansione del settore formale dell'economia. Secondo questo approccio, che guarda più alla base che alla punta della piramide sociale (*bottom-up*), la funzione dell'economia informale diviene quindi quella di evasione dallo stato: la risposta dei vinti del sistema politico è la scelta della *exit option*, «una strategia silenziosa di resistenza» (Scott, 1985, p. 48). Su questa lunghezza d'onda si colloca Naomi Chazan che, per porre l'accento sul fenomeno di ritiro della società dallo stato, suggerisce l'utilizzo della categoria di "economia non-formale" piuttosto che informale (Chazan, 1988, p. 136).

Secondo un terzo approccio al problema, la funzione dell'economia informale è la creazione di un potenziale spazio per lo sviluppo di una classe imprenditoriale indigena, in contrasto con la parassitaria aristocrazia di regime. Questa è l'idea forte di Janet MacGaffey (MacGaffey, 1988, p. 177), secondo cui il settore aiuta il processo di accumulazione e quindi di

formazione di classe al di fuori, o quantomeno in relativa indipendenza, dallo stato. Se il fenomeno dovesse durare nel lungo periodo si assisterebbe, di generazione in generazione, all'affermarsi di una classe in grado di riprodursi autonomamente e consapevole, al tempo stesso, del proprio limitato peso politico all'interno dello stato. «Le porte verrebbero quindi aperte alla lotta di classe» (Callaghy, 1984).

Ritornando alle diverse valutazioni del rapporto tra economia informale e processo di liberalizzazione e rinnovamento della politica, notiamo che mentre la prima di esse è decisamente negativa, gli altri due approcci attribuiscono all'economia informale un ruolo positivo perché essa testimonia la capacità di resistenza della società africana, o perché favorisce l'affermazione di un sistema politico pluralista in cui entrano in campo le espressioni della società civile. Tuttavia, per poter parlare di risveglio della società civile, «istituzione civile separata dallo stato ma che allo stato si rivolge», e del conseguente ingresso di forze nuove nella politica, «processo di negoziazione, lotta, composizione e redistribuzione di risorse, quindi del potere, ai vari livelli della società» (Chazan, 1994, p. 256), il mero emergere di nuove attività economiche non costituisce un elemento sufficiente. Accanto all'informale, appare necessaria la manifestazione di «una società informale, di una cultura informale e inoltre di una politica informale», momento propositivo degli interessi e delle istanze di protesta di cui l'economia informale sarebbe espressione. In questo senso comprendiamo la componente potenzialmente innovativa dell'economia informale come fenomeno politico, «luogo di definizione di significati locali e nuovo modo d'azione politica popolare» (Kunz, 1991, p. 233). Il campo della politica informale rappresenta allora, in quanto tentativo di creare delle istituzioni alternative per la competizione e la gestione delle transazioni nell'arena politica e come spazio politico nato per compensare il fallimento governativo nell'assicurare i servizi ai cittadini, il luogo privilegiato degli elementi di protesta e di proposta di cui le nuove istituzioni sono espressione; in altre parole, la concreta manifestazione della risposta dei governati alla crisi di legittimità della leadership.

Intervenendo nel dibattito sulla ridefinizione delle relazioni tra stato e società in Africa negli anni '80 e '90, la studiosa americana Aily Tripp afferma che «la letteratura è caratterizzata da un numero insufficiente di studi empirici sull'associazionismo che, combinando micro e macro livelli di analisi, favoriscono utili generalizzazioni sulla natura del problema» (Tripp, 1997, p. 201). Questo articolo si propone di seguire questo filone della ricerca attraverso lo studio di un caso concreto di associazionismo, rappresentato dall'associazione dei proprietari dei mezzi di trasporto informale a Dar es Salaam, la più popolosa città della Tanzania. Occorre pertanto delineare brevemente la storia del trasporto urbano nella capitale tanzana.

### **Il sistema di trasporto urbano a Dar es Salaam**

Il sistema di trasporto urbano non fece eccezione all'impostazione statalista dell'economia che caratterizzò la Tanzania a partire dal 1967. Le nazionalizzazioni interessarono interi settori dell'economia e anche il controllo del servizio di trasporto urbano a Dar es Salaam fu ritenuto un obiettivo socialmente rilevante. Nel 1970 il governo procedette alla nazionalizzazione della Dar es Salaam Motor Transport Company (DMT), un'impresa privata inglese che operava in regime di monopolio dal 1947. Quattro anni dopo

le funzioni della DMT vennero divise tra due nuove imprese: la KAMATA divenne responsabile delle comunicazioni tra centri urbani; la Shirika la Usafiri Dar es Salaam (UDA) fu invece istituita come impresa concessionaria di «una licenza esclusiva del servizio di trasporto pubblico su base commerciale a Dar es Salaam» (LRT, 1975).

Fin dal 1974 le performance della neonata impresa di trasporto pubblico furono deludenti: il forzato ridimensionamento del sostegno finanziario governativo all'UDA, i problemi di manutenzione di un parco macchine male assortito per la presenza di ben cinque marche di vetture e il deterioramento delle infrastrutture urbane, concorrevano a determinare la costante riduzione del numero di vetture in servizio; la domanda di trasporto cresceva invece in funzione dell'aumento demografico di Dar es Salaam. Nonostante alla progressiva crescita della domanda di trasporto si accompagnasse il costante decremento dell'offerta, il governo, che dal 1972 al 1974 aveva tollerato le attività di operatori privati a sostegno della DMT per poi vietarle nel 1975 (Stren, 1989), rimaneva arroccato su una posizione di rigida chiusura ideologica al riconoscimento del settore privato dell'economia. Per la leadership, il rifugio di una parte consistente della popolazione urbana nel settore privato e informale<sup>2</sup> che sfuggiva alla regolamentazione statale dell'economia, sottraeva ricchezze prodotte e scambiate all'interno del paese alla tassazione di un sistema fiscale progressivo, strumento di realizzazione di una società egualitaria. Tutti i lavoratori che avevano trovato nel settore informale una soluzione al fallimento dell'espansione del settore formale dell'economia furono etichettati dal presidente Nyerere come «sabotatori e nemici della nazione» e vennero pertanto perseguiti e sistematicamente rimpatriati nelle campagne di provenienza. La volontà della leadership di rimanere fedele all'impostazione socialista dell'economia si scontrava però con la capacità effettiva di azione dello stato sull'economia: nel 1983, per esempio, l'UDA era in grado di soddisfare soltanto il 60% della domanda di trasporto (Mamuya, 1993, p. 14).

Il permanere di politiche penalizzanti il settore informale si traduceva pertanto nella quotidiana violazione da parte degli operatori informali delle regolamentazioni governative. L'emergere e l'intensificarsi di forme di *non compliance*, anche se non concretizzatesi in forme di mobilitazione organizzata, costituivano una chiara manifestazione della crisi di legittimità in atto e chiamavano le istituzioni a una risposta. Tripp riporta in merito un esempio di dissenso, silenzioso ma sostanziale, in cui l'oggetto del contendere tra governanti e governati è proprio l'ammissibilità del trasporto urbano privato: «Un gruppo di circa quaranta passeggeri si trovava a Dar es Salaam a bordo di un autobus privato, chiamato *daladala*, per andare a lavorare. Durante il viaggio furono fermati da un agente di polizia. Al tempo in cui questo episodio si verificò, all'inizio degli anni '80, gli autobus privati erano illegali. Intuendo il pericolo in cui si trovavano, i passeggeri, che fino a quel momento si erano comportati tra loro come perfetti estranei, si trasformarono spontaneamente in una grande famiglia che stava andando a un matrimonio e iniziarono a cantare, battere le mani, gridare e fare schiamazzi, come è tradizione per i tanzani in occasione di un matrimonio. Il poliziotto, che non fu in grado di provare che l'autista stava utilizzando l'autobus per fini commerciali, fu costretto a lasciarli andare» (Tripp, 1997, p.1).

La necessità di rispondere al malcontento sociale crescente, la spaccatura all'interno della leadership tra socialisti "prag-

matici" e "ideologici" e pressioni di natura endogena (paesi donatori e istituzioni finanziarie internazionali) spingevano, all'inizio degli anni '80, nella direzione delle riforme. In questo contesto si colloca, nel 1983, anche la riforma del servizio di trasporto urbano che sancì l'apertura agli operatori privati del settore. Da allora il numero degli autobus pubblici in servizio è continuato a diminuire e gli operatori privati hanno assunto di fatto il monopolio delle operazioni, come testimoniano i dati relativi al 1998, in cui a Dar es Salaam, città di più di due milioni di abitanti, erano in servizio 12 autobus pubblici e più di 7000 operatori privati (UDA, 1998, p. 14). E sul percorso storico che vide affermarsi in Tanzania il monopolio di stato per poi giungere attraverso passaggi intermedi al quasi monopolio del settore privato, emblematiche le parole di J. Silas Mlaki, operation manager dell'UDA, in cui passato e presente del trasporto urbano a Dar es Salaam trovano una sintesi di rara efficacia: «Gli agenti più giovani della polizia stradale non sanno cos'è l'UDA perché i nostri autobus oramai sono pochi. Così una volta mi hanno chiamato dalla Centrale perché uno dei nostri autobus era stato fermato da un giovane poliziotto che credeva si trattasse di un *daladala* pirata che opera abusivamente. Mi è toccato andare alla centrale, per spiegargli che noi siamo l'UDA, che abbiamo una licenza che ci autorizza ad operare in tutte le zone della città e che un tempo c'eravamo solo noi».<sup>3</sup>

L'evoluzione del sistema di trasporto urbano a Dar es Salaam può essere quindi letta come una manifestazione particolare del problema più generale della delegittimazione delle istituzioni. Di una crisi di legittimità è infatti effetto l'agonia dell'azienda di trasporto pubblico e l'iniziale rifiuto delle autorità di aprire il servizio agli operatori privati; di crisi di legittimità è sintomo il fatto che il quadro normativo che regolò dal 1983 l'attività dei privati nel servizio ha indotto più della metà degli imprenditori alla scelta di operare nell'illegalità, testimoniando quindi il *gap* tra produzione normativa e condizioni reali del mercato del trasporto urbano. La crisi di legittimità si manifesta anche nelle diffuse pratiche di corruzione degli agenti di polizia stradale che per far fronte alla drastica riduzione del potere di acquisto del loro salario formale, arrotondano il loro stipendio con le piccole somme corrisposte dai *daladalamen*, consentendo di fatto la permanenza nell'illegalità di un numero consistente di operatori; ancora espressione della crisi di legittimità è il diffondersi di forme di solidarietà spontanea tra attori sociali differenti che condividono però la percezione della liceità delle attività informali, come testimonia l'episodio già ricordato dei passeggeri di un *daladala* pirata che si finsero una famiglia che si recava a un matrimonio.

Ma per cogliere, oltre alla protesta implicita, la proposta esplicita di un frammento della società civile e quindi, in altre parole, il significato politico dell'associazionismo, un rilevante caso di analisi nel settore del trasporto urbano a Dar es Salaam è rappresentato dall'esistenza della MUWADA (Muungano ya watu wanaosafirisha daladala), l'associazione dei proprietari di *daladala*.

#### L'associazione dei proprietari di daladala

La nascita dell'associazione si colloca in un momento antecedente al risveglio dell'associazionismo nella società civile che caratterizzò la Tanzania alla fine degli anni '80. Il ridimensionamento dei servizi statali successivo all'applicazione dei piani di aggiustamento strutturale, consentì l'emergere di

associazioni che vennero riconosciute o tollerate dalle autorità perché la loro funzione era di colmare il vuoto lasciato libero dalle istituzioni. Dal 1987 in poi a Dar es Salaam si registrò il fiorire di associazioni di natura eterogenea (di business, dei diritti umani, forum di dibattito politico, comunità di assistenza sanitaria, orfanotrofi, comunità di assistenza ai malati di AIDS, ecc.) che rivestivano «il duplice ruolo di istituzioni dal basso al servizio dei cittadini e di soggetti del movimento di pluralismo politico che guadagnò gran parte della sua energia dalle associazioni dei residenti urbani» (Stren, 1994, p. 199).

La MUWADA nacque invece nel 1983, appena quindici giorni dopo l'ingresso degli operatori privati nel sistema di trasporto urbano. Ghalim Kassim Dibbu, proprietario di *daladala*, dichiarò l'intenzione di «dar vita a un'associazione degli imprenditori privati del mercato del trasporto urbano per far fronte ai problemi di varia natura incontrati nella conduzione del business». La redazione dello statuto dell'associazione fu affidata a un gruppo di imprenditori; la bozza elaborata fu sottoposta «al controllo di conformità ai principi della nazione da parte dell'azienda di trasporto pubblico (UDA)». Lo statuto fu approvato il 12 settembre dello stesso anno e sancì l'applicazione dei principi corporativi che avevano ispirato la politica governativa in materia associativa anche all'associazione MUWADA. Se l'esistenza di un'unica nazione legittimava per la leadership la presenza di un partito unico ma, ciò nonostante, democratico, e l'esistenza di una sola comunità dei lavoratori della nazione si era tradotta in un unico sindacato, risultano comprensibili le ragioni per cui anche la MUWADA nacque come «associazione unica dei proprietari di *daladala* a Dar es Salaam». A testimonianza di come la decisione politica di apertura ai privati avvenne senza la formale rinuncia ai principi del socialismo tanzano, notiamo che Ghalim Kassim Dibbu divenne presidente di un'associazione cui gli operatori del sistema di trasporto urbano avevano l'obbligo di iscriversi.

Lo statuto della MUWADA costituì una delle ultime applicazioni del principio corporativo. Nel 1984 il Parlamento procedette infatti alla formale revisione del principio, conferendo rango costituzionale alla legge di tutela del diritto di associazione: «Art. 20: Ogni cittadino ha diritto alla libertà di partecipare ad assemblee pacifiche, ad associarsi, a cooperare con altri individui, a esprimere le proprie opinioni pubblicamente, e più specificamente, a formare o aderire ad associazioni o organizzazioni formate con l'obiettivo di preservare o promuovere i propri valori o interessi» (URT, 1998, p. 24). Il recepimento del diritto di associazione nella costituzione tanzana rese di fatto anticostituzionale il principio corporativo sancito nello statuto della MUWADA.

Non si hanno notizie delle attività dell'associazione per il periodo che va dalla sua fondazione fino al 1990. Ad eccezione di due articoli di quotidiani, dai quali veniamo a conoscenza della data di fondazione e delle modalità di approvazione dello statuto, le testate locali non riservarono alcuno spazio alla MUWADA. Si ritiene però che il silenzio dei quotidiani governativi costituisca un sintomo dell'inoperosità dell'associazione piuttosto che l'effetto della censura. In favore di questa interpretazione anche l'affermazione contenuta nel *Dar es Salaam urban passenger transport study* «l'associazione degli operatori privati, formata quando i *daladala* sono stati legalizzati, è divenuta inattiva da allora» (Smith, 1991, p. 5), e la svista dello studioso tanzano Ian Mamuya, che finì con l'identificare l'inoperosità dell'associazione con la sua

inesistenza, individuando nel 1988 l'anno di fondazione della MUWADA (Mamuya, 1993, p. 117).

#### La MUWADA, associazione "sui" privati

La MUWADA uscì dall'anonimato, per diventare una presenza costante nella stampa locale dal 1991 in poi, grazie all'elezione a presidente di George Ndaombwa. Insediatosi alla guida dell'associazione il 16 febbraio del 1991,<sup>7</sup> il signor Ndaombwa non rappresenta certo una figura politica nuova per formazione e attività svolte in passato.<sup>8</sup> Da me interrogato su quali incarichi avesse ricoperto prima di diventare presidente dell'associazione, ha risposto infatti che: «Ringraziando Dio, ho la mente sveglia e ho sempre occupato posti di rilievo nella pubblica amministrazione: prima nel partito, quando ero ancora a Mbeya, la città da cui provenigo, e successivamente al ministero dell'Agricoltura».<sup>9</sup>

L'opera di rivitalizzazione della MUWADA ebbe inizio quindi nel 1991, quando il ministro dell'Interno, Augustine Mrema, ritenne che la soluzione al problema del controllo della condotta dei lavoratori dei *daladala* potesse essere l'imposizione ai lavoratori degli autobus privati dell'obbligo di indossare uniformi e distintivi di riconoscimento: «Il ministro Mrema, a commento della disposizione secondo cui a tutti gli autisti e bigliettai di *daladala* sono state concesse due settimane per iniziare ad indossare le divise blu e i distintivi di riconoscimento, ha dichiarato che il provvedimento faciliterà il controllo di quei lavoratori di *daladala* che con il loro comportamento indisciplinato causano disagi agli utenti del trasporto urbano».<sup>10</sup>

In tale circostanza Ndaombwa riuscì a conquistare per la sua associazione il monopolio nella preparazione e nella vendita al pubblico dei distintivi: la produzione di un distintivo costa oggi 500 scellini<sup>11</sup> e ogni *daladalaman* lo paga 3500 scellini, come rivelato da un'inchiesta del quotidiano *The Guardian*.<sup>12</sup> Si trattò della conquista di un'importante voce di entrata per l'associazione, entrata anomala, però, se pensiamo che la MUWADA non è l'associazione dei lavoratori di *daladala* cui i distintivi venivano venduti, bensì dei proprietari.

Ho quindi intervistato il presidente sull'utilità dei distintivi e sul perché la loro produzione e vendita al pubblico spettasse alla MUWADA. George Ndaombwa ha risposto: «Visto che noi rappresentiamo i privati del trasporto con il governo, rientra nei nostri compiti la tutela dei passeggeri. Molte delle persone che puoi incontrare alle stazioni della città e che lavorano sui *daladala*, sono dei delinquenti. Il distintivo che noi gli vendiamo è un servizio per i passeggeri, che così hanno la certezza che chi lo ha non è un ladro, ed è un servizio per loro stessi, perché se provvisti del distintivo non possono essere arrestati dalla polizia».<sup>13</sup>

Sull'utilità di divise e distintivi, ben diversa è l'opinione dei diretti interessati all'acquisto, gli autisti e i bigliettai dei *daladala*. Un autista intervistato afferma: «In realtà questa storia dei distintivi e delle divise è una buffonata. Sono cose che si inventano da soli perché, non è un segreto, hanno fame anche loro. Ti costringono a pagare, non sono gratis. E pagare 3500 scellini per i distintivi quando tu ne guadagni forse 1500 al giorno, non è rubare? Per questo sono cose che non hanno senso ma io li indosso perché altrimenti mi metto nella merda da solo. La polizia verrà a prendermi in qualsiasi momento, se non li indosso».<sup>14</sup>

Sulla funzione esclusivamente vessatoria dell'imposizione dei distintivi ai *daladalaman* e su come essi fossero inutili nell'evitare "noie" con le forze di polizia, ecco la testimonianza di

un altro lavoratore di *daladala*: «Quando hanno deciso che dovevamo comprare divise e distintivi, gli abbiamo chiesto di darci una mano, abbassando il prezzo. Ci hanno risposto che il prezzo di uniformi e distintivi è 18000 scellini e non cambia. Se non li indossiamo non possiamo farci vedere alla stazione. Alcuni di noi li hanno comprati, altri no; all'inizio, a noi che li abbiamo comprati, non ci tormentavano, arrestavano solo quelli senza divisa. Poi, quando la maggior parte di noi li ha comprati, hanno iniziato a tormentarci anche in divisa. E quando chiedi "Ho comprato quello che dovevo comprare, cosa c'è che non va?" ti rispondono che sei un ladro, ti portano dentro e tu paghi una piccola somma per uscire. Esci, vai alla stazione, ricominci e dopo una settimana è lo stesso, perché il loro obiettivo è la piccola somma».<sup>15</sup>

E così se per il governo i distintivi erano uno strumento di controllo degli operatori privati e per la MUWADA uno strumento di lucro, per gli agenti della polizia stradale costituirono inizialmente un elemento di distinzione tra quanti avevano già pagato il piccolo extra alle istituzioni, e quanti si erano rifiutati e dovevano quindi ancora pagare.

Sorsero inoltre problemi nella produzione dei distintivi che richiedeva, e richiede ancora oggi, un periodo di tempo non inferiore ai tre mesi. Nel frattempo però, a "soccorso" dei lavoratori in attesa della consegna, l'associazione provvede al rilascio di una lettera su carta semplice con timbro della MUWADA, che certifica l'avvenuto pagamento del prezzo dei distintivi e che potrà essere esibita agli agenti della polizia stradale. A spiegare il perché di una così lunga attesa per i distintivi, interviene il dettaglio non irrilevante che ogni lettera costa 180 scellini ed è valida per due settimane soltanto: la MUWADA utilizza quindi il distintivo come strumento di lucro e la lettera che giustifica i disservizi nella preparazione dei distintivi come ulteriore mezzo di arricchimento. E sull'efficacia della lettera nel certificare la regolarità della posizione dei *daladalamen* nei confronti dell'obbligo di portare il distintivo, ecco la testimonianza di un diretto interessato: «Se io vado oggi con i contanti alla MUWADA, con i soldi per il distintivo mio e del mio bigliettaio, dopo sei mesi non sono ancora pronti; quando vai per ritirarli ti dicono "torna la settimana prossima". E si va avanti così per mesi ma la polizia ha fame come te. Lì alla MUWADA ti dicono allora che una lettera che certifica che hai già pagato e che aspetti soltanto i distintivi, risolverà ogni problema se la polizia ti ferma. Ma la polizia non vuole la lettera, vuole i distintivi. Proprio non capisco perché paghi e dopo sei mesi non sono pronti; dice che li fanno con il computer, allora sei mesi ad aspettare perché?»<sup>16</sup>

Se l'appalto ottenuto per la preparazione dei distintivi costituì il primo tentativo politico di Ndaombwa di attribuire alla MUWADA un ruolo centrale nel sistema di trasporto urbano a Dar es Salaam, successivamente venne adottata un'ulteriore strategia che chiamava in causa non la forza lavoro, bensì i proprietari dei *daladala*, naturali destinatari delle attenzioni dell'associazione.

Il 12 febbraio 1993 il ministro delle Comunicazioni e dei Trasporti, il professor Philemon Sarungi, dichiarò che non sarebbero più state concesse licenze di trasporto ai proprietari di *daladala*, a meno che non si fossero associati alla MUWADA, «l'unica organizzazione riconosciuta per la collaborazione con il governo nella soluzione dei problemi degli operatori privati»<sup>17</sup> Si tratta di una dichiarazione di rilievo perché apparsa sulle pagine del quotidiano governativo e per di più proveniente dalla più alta carica istituzionale in mate-

ria di trasporto urbano.

La decisione ministeriale che individuò nella MUWADA l'unica espressione politica degli operatori privati ammessa dalle istituzioni, costituisce un interessante caso d'analisi del rapporto tra associazionismo e democrazia sostanziale. Abbiamo infatti già detto che nel 1984 il diritto di associazione era divenuto uno dei principi costituzionali della Repubblica tanzana; nove anni dopo il ministro delle Comunicazioni e Trasporti riaffermò invece il principio corporativo imponendo il dovere di associazione alla MUWADA per gli operatori privati del servizio del trasporto urbano, e implicitamente sancendo la legittimità dello statuto dell'associazione, che non venne mai modificato e ancora oggi afferma che la MUWADA è la sola associazione dei proprietari di *daladala*.

Su questo paradosso che vede, nel 1993, un anacronistico dovere di associazione contrapporsi al movimento di pluralismo politico espressione del diritto di associazione, Ndaombwa è riuscito a ritagliare per la MUWADA un ruolo in bilico tra l'associazione di privati e l'associazione "sui" privati. L'obbligo di associazione ha infatti come suo corollario la necessità di provare l'avvenuta iscrizione attraverso l'esibizione sul parabrezza degli adesivi della MUWADA, venduti al prezzo di 3700 scellini. I veicoli sprovvisti dell'adesivo vengono effettivamente perseguiti dalle forze di polizia, come testimoniato a più riprese dalla stampa locale.<sup>18</sup>

L'anomalia del ruolo assunto dalla MUWADA rispetto all'ordinamento giuridico esistente sembra essere un concetto chiaro ad imprenditori e lavoratori dei *daladala*; ma, come spiega un autista, le pratiche illegittime dei poliziotti sembrano favorire l'applicazione di una norma illegittima: «Gli adesivi della MUWADA non sono importanti né obbligatori, perché la MUWADA e i *daladala* sono due cose distinte. La MUWADA è l'associazione dei proprietari di *daladala*, non possono costringerti ad associarti. La polizia però ci complica le cose: ti fermano e ti chiedono 'dove è l'adesivo?' e se rispondi che non sei un socio della MUWADA perché non è obbligatorio, ti fanno questioni e ti dicono che ogni *daladala* deve avere l'adesivo dell'associazione e minacciano di portarti alla stazione di polizia. Alla fine alla stazione non ci va mai nessuno perché non puoi perdere tempo. Allora stai al gioco e paghi una piccola cosa, 2000 o 3000 scellini e il gioco è finito; torni al lavoro come se niente fosse».<sup>19</sup>

Anche il contrassegno della MUWADA finisce col diventare quindi uno strumento di arricchimento della associazione a danno degli imprenditori, qualora venga acquistato; degli agenti di polizia stradale a danno dei lavoratori dei *daladala*, qualora non venga acquistato. La scelta degli imprenditori su quale delle due categorie debba ricevere «il cibo per i bambini»<sup>20</sup> dipende dalla personale valutazione sull'utilità dell'iscrizione all'associazione. Così il signor Kiputiputi, proprietario di due autobus, ha spiegato perché i suoi *daladala* non hanno gli adesivi della MUWADA: «Distintivi, adesivi, divise e via dicendo, sono tutte cose che non servono a niente. Se ne inventano una dopo l'altra e andargli dietro è inutile oltre che costoso. Tanto vale calcolare nei costi di gestione che costantemente si è costretti a sganciare qualcosa alla polizia, quantomeno non perdi tempo per andare all'associazione, comprare gli adesivi, fare le foto che ci vogliono per i distintivi, pagarli, aspettare che siano pronti, rinnovare le lettere e così via. Tanto alla fine non cambia niente».<sup>21</sup>

Esiste invece una categoria di imprenditori per i quali la scelta di non procedere all'acquisto degli adesivi non si traduce nell'impiego di piccole somme per la corruzione degli

agenti di polizia stradale. Illuminante, in merito, la testimonianza di un autista di un autobus senza adesivo: «Da molto tempo ..., dal momento che da molto tempo facciamo questo mestiere, noi possiamo lavorare senza l'adesivo della MUWADA perché il proprietario della macchina su cui lavoriamo è conosciuto, possiede *daladala* da molto tempo, è veramente conosciuto, da molti. Per cui se la polizia ci ferma e gli mostriamo i documenti della macchina, capiscono che questa è la macchina di tal dei tali, che ha *daladala* da molto tempo e non è il caso di ... quindi noi non ci preoccupiamo di queste cose».<sup>22</sup>

L'esistenza di questa categoria sembra dimostrare come le possibilità di profitto nel settore informale crescano in ragione della preminenza del ruolo rivestito dal proprietario nel settore formale.

Dal quadro finora delineato la MUWADA appare quindi un'associazione "sui" privati piuttosto che un'associazione espressione degli interessi del settore privato del trasporto urbano. Le reti personali del suo presidente e il legame con esponenti di alto rango delle istituzioni amministrative, hanno permesso la conquista di uno spazio politico, all'interno del sistema di trasporto, eccessivo rispetto alle sue funzioni. Infatti quando, nel corso del mio soggiorno a Dar es Salaam, chiedevo la collaborazione di lavoratori o imprenditori del settore per ricostruire l'iter burocratico previsto dalle regolamentazioni governative per la registrazione degli operatori privati, constatavo che sistematicamente la MUWADA veniva nominata come sesta istituzione cui presentarsi, insieme agli altri cinque uffici governativi, come se non venisse percepita alcuna differenza qualitativa tra il rapporto di un proprietario di *daladala* con il Comune di Dar es Salaam e il rapporto di un imprenditore con la sua associazione.

Complessivamente la MUWADA non sembra un'associazione che agisce da canalizzatore degli interessi di un frammento della società civile tanzana nella realizzazione di un nuovo equilibrio tra stato e società e nella costruzione, quindi, di un sistema politico sostanzialmente, e non solo formalmente, democratico. La rinuncia dell'associazione al processo di negoziazione sulla gestione delle risorse nell'arena politica, è testimoniata anche da una dichiarazione del presidente Ndaombwa che condanna fermamente l'opportunità dello sciopero come strumento di pressione sulle autorità. Si tratta di un'affermazione di un certo rilievo considerati gli eventuali effetti sulla società, quindi la forza nella contrattazione, di un'astensione dal servizio degli operatori privati del trasporto a Dar es Salaam che agiscono in un regime di quasi monopolio: «Scioperare è contro i principi della nostra associazione. Il nostro obiettivo è servire l'economia della nazione e non mettere in difficoltà tutti i malati negli ospedali, i lavoratori, gli studenti e ogni altra categoria che risulterebbe danneggiata da un nostro sciopero».<sup>23</sup>

Per quanto concerne invece i legami dell'associazione con altre forze espressione della società civile, «la dimensione orizzontale della società civile» (Chazan, 1994, p. 267), si può notare un'inquietante relazione conflittuale con la stampa locale. I principali quotidiani indipendenti, secondo la definizione di un'alta carica dello stato «fondamentali garanti della giovane democrazia tanzana»,<sup>24</sup> sono stati più volte querelati per la loro opera di contestazione del lucro della MUWADA su adesivi e distintivi, che nell'interpretazione del presidente Ndaombwa diviene «una sistematica campagna di disinformazione ai danni della mia associazione».<sup>25</sup>

### Gli imprenditori e l'associazione

Se l'associazione dei proprietari di *daladala* non costituisce uno strumento di affermazione della società civile, né nella sua dimensione verticale (rapporti con lo stato), né nella sua dimensione orizzontale, restano da comprendere le ragioni per cui non si riscontra alcuna forma di aperta contestazione alla dirigenza della MUWADA da parte dei proprietari di *daladala*.

La risposta a questo interrogativo è strettamente connessa alle caratteristiche della classe imprenditoriale del business. Nel 1989 documenti del ministero di Comunicazione e Trasporti attestavano infatti l'esistenza di soli due imprenditori in possesso di più di due autobus (Mamuya, 1993, p. 113); nel 1994 l'UDA confermava che l'imprenditore privato tipo era in possesso di uno o al massimo di due autobus (UDA 1994, 48); secondo i documenti governativi da me consultati alla Central Transport Licensing Authority, il 92% dei *daladala* entrati nel mercato nel 1998, appartengono a singoli proprietari. (CTLA, 1998)

L'elemento che caratterizza la classe imprenditoriale del settore privato è quindi l'estrema frammentazione della piccola impresa. Ciò comporta che, nella strategia di diversificazione delle entrate su cui fare affidamento, pochi dei piccoli imprenditori dipendono soltanto dalle operazioni dei loro autobus e, di conseguenza, la quantità di tempo dedicata alla gestione dell'impresa è limitata. E se il tempo è una risorsa scarsa, come tale da economizzare, il tentativo di contestazione della leadership della MUWADA rappresenta per molti imprenditori una perdita di tempo e come tale non viene nemmeno preso in considerazione. In questo senso va la testimonianza del già citato signor Kiputiputi: «Il mio primo mestiere è insegnare qui all'università. Mi frutta, però, soltanto 150 dollari al mese e sulle mie spalle ho una famiglia intera. Così sono anche il direttore di una scuola elementare e media privata, qui a Dar es Salaam. Ma anche così non basta. E allora ho comprato due *daladala* in cui lavorano tre dei miei figli e un nipote, così ho anche risolto il problema della loro occupazione. Ma tra l'università, la scuola e tutto il resto, il tempo di andare a mettermi alla MUWADA contro Ndaombwa non lo trovo proprio, e nemmeno la voglia».<sup>26</sup>

Così una parte degli imprenditori, quella che avrebbe avuto interesse a contrapporsi alla classe dirigente della MUWADA e a proporre politiche alternative nella gestione dell'associazione, ne diserta le attività, manifestando la propria sfiducia nell'istituzione e nell'importanza della partecipazione politica. Un'altra parte degli imprenditori, quelli appartenenti all'aristocrazia di regime, non ha alcun interesse all'associazione perché può contare su più influenti canali di difesa dei propri interessi. In entrambi i casi, comunque, tutto ciò si traduce nell'inerzia che di fatto caratterizza la stentata vita dell'associazione, come testimoniato dalla presenza personalmente riscontrata di non più di una cinquantina di imprenditori alle assemblee della MUWADA e dal rammarico manifestato dalla signora Upendo, membro del comitato direttivo: «I proprietari di *daladala* non capiscono l'importanza della loro associazione e del suo gruppo dirigente, non si interessano delle sue attività e delle sue strategie».<sup>27</sup>

Ma il disinteresse, che la dirigenza dell'associazione interpreta come effetto di una mancata comprensione, meglio si spiega alla luce della profonda conoscenza che gli imprenditori hanno della realtà e della natura dell'associazione.

### Conclusioni

Ritornando al rapporto tra l'informale politico e l'affermazione della società civile in Africa non si riscontra, nel caso delle istituzioni espressione del settore informale di trasporto a Dar es Salaam, una relazione tra stato e società civile ma, piuttosto, l'interazione tra stato e "società incivile". Anche l'attributo "incivile", come quello "civile", è stocentricamente connotato: "incivile" è infatti la violazione della norma costituzionale di cui è protagonista il ministro quando sancisce il dovere di associazione alla MUWADA e "incivile" è il guadagno che l'associazione ne ricava.

L'analisi empirica del settore informale di trasporto a Dar es Salaam, porta a conclusioni diametralmente opposte a quelle della studiosa che ha sottolineato l'importanza di questa nuova linea di ricerca. «Cambiando le regole. Le politiche di liberalizzazione e l'economia informale urbana in Tanzania» è infatti l'emblematico titolo dell'opera di Aily Mary Tripp, secondo la quale l'informale politico costituisce una sfida per le autorità e la proposizione nel sistema politico di nuove regole espressione di nuove concezioni di giustizia. «Cambiando le regole», perché gli attori economici informali avrebbero vinto la sfida con le istituzioni influenzando l'andamento delle riforme e l'adozione di politiche più favorevoli al settore informale.

Ma da quando nel 1983 il governo ha provveduto alla regolamentazione – rivelatasi inadeguata – della partecipazione dei privati al servizio di trasporto urbano, le regole non sono cambiate, e d'altronde mai la MUWADA ha chiesto che esse venissero cambiate. Così, in una città di più di due milioni di abitanti, in cui l'azienda di trasporto pubblico possiede 12 autobus in servizio, lo scollamento tra norme formalmente vigenti e realtà sociale è testimoniato dall'esistenza di un contratto con cui lo stato concede all'UDA il monopolio del servizio, mentre circa 7.000 operatori privati ottengono licenze della validità di un anno. Le gravi conseguenze della mancata revisione formale delle regole potrebbero emergere nel futuro immediato. Il governo ha infatti pubblicizzato nel mese di novembre del 1998 che: «Entro il 2001, nel tentativo di ridurre il numero di incidenti e le congestioni al traffico causate dalla presenza di troppi *daladala* di piccole dimensioni per le strade Dar es Salaam, si procederà all'appalto del servizio di trasporto urbano a quattro o cinque grandi imprese. Ogni impresa sarà proprietaria, approssimativamente, di 200 autobus della capienza di 100 posti ciascuno».<sup>28</sup>

Ma forse, secondo il pensiero del proprietario di *daladala* Omari Kiputiputi intervistato in merito, passerà del tempo prima che il progetto venga attuato: «Sì, sì, l'ho letto sul giornale e non mi pare una cattiva idea, perché non è ragionevole continuare in queste condizioni. Troppi *daladala* di piccole dimensioni, troppa competizione, troppi incidenti. Spero solo che nel frattempo le condizioni dell'economia ci consentano di investire in un settore diverso da quello dei trasporti, l'unico che oggi rende discretamente. Ma ti devo confessare che non mi preoccupa più di tanto perché passerà molto tempo prima che questo progetto si realizzi. In molti lì al governo sono proprietari di *daladala*; per cui prenderanno il progetto, lo metteranno sotto una pila di documenti e diranno: Per questo progetto non c'è fretta, facciamo qualcos'altro prima».<sup>29</sup>

Matteo Rizzo, laureato in Scienze Politiche presso l'IUO di Napoli, sta attualmente seguendo un Master in Development presso la SOAS di Londra

### Note:

- 1- Questo articolo è una rielaborazione della mia tesi di laurea dal titolo *Lo stato e il settore informale in Tanzania. Gli attori politici nel sistema di trasporto urbano a Dar es Salaam (1983-1998)*. È frutto di una ricerca sul campo effettuata a Dar es Salaam nel trimestre ottobre-dicembre 1998.
- 2- Cfr. F.P. Mtatifikolo (1995). L'utilizzo dei due aggettivi "informale" e "privato" come sinonimi è giustificato, secondo l'autore, dal fatto che in Tanzania per il periodo che va dal 1974 al 1985, l'iperregolamentazione dello stato sull'economia si era tradotta nell'illegalità *de iure* di qualsiasi iniziativa non pubblica.
- 3- Intervista a J. Silas Mlaki, *operation manager* dell'UDA, Dar es Salaam, 15 dicembre 1998.
- 4- *Uhuru*, 16 aprile 1983.
- 5- *Uhuru*, 30 maggio 1983.
- 6- MUWADA, *Katiba ya MUWADA* (Statuto della MUWADA), Dar es Salaam, 1983, p.3.
- 7- *Daily News*, 17 febbraio 1991.
- 8- George Ndaombwa non è nemmeno un campione della difesa dei diritti umani, se è attualmente imputato in un processo che lo vede rispondere all'accusa di minacce di morte e di percosse alla moglie. Cfr. *Mtanzania*, 22 luglio 1998; *Dar leo*, 14 ottobre 1998.
- 9- Intervista a George Ndaombwa, presidente della MUWADA, Dar es Salaam, 20 dicembre 1998.
- 10- *Daily News*, 28 giugno 1991.
- 11- Il valore di 1 scellino è pari a 3 lire.
- 12- *The Guardian*, 16 ottobre 1998.
- 13- Intervista a George Ndaombwa, Dar es Salaam, 20 dicembre 1998.
- 14- Intervista a Lucas Rwebangira, Dar es Salaam, dicembre 1998.
- 15- Intervista a Airi Lukanya, Dar es Salaam, dicembre 1998.
- 16- Intervista a Issa Athumani, Dar es Salaam, dicembre 1998.
- 17- *Daily News*, 13 febbraio 1993.
- 18- *Daily News*, 18 settembre 1993; *Uhuru*, 30 marzo 1994; *Daily News*, 15 novembre 1994; *Nipashe*, 2 febbraio 1995; *Daily News*, 7 novembre 1996; *Nipashe*, 12 ottobre 1997.
- 19- Intervista a Baghdadi, Dar es Salaam, novembre 1998.
- 20- *Chakula cha watoto* (il cibo per i bambini) è l'espressione slang con cui a Dar es Salaam ci si riferisce alle pratiche di corruzione dei dipendenti pubblici. Il richiamo alla prole denota la quasi inevitabilità di queste condotte alla luce della sostanziale diminuzione del potere d'acquisto dei salari pubblici.
- 21- Intervista a Kiputiputi, proprietario di *daladala*, Dar es Salaam, novembre 1998.
- 22- Intervista a Maiko Chacha, Dar es Salaam, dicembre 1998.
- 23- *Daily News*, 24 dicembre 1994.
- 24- *The Guardian*, 1 aprile 1999.
- 25- *Majira*, 6 luglio 1996.
- 26- Intervista a Kiputiputi, Dar es Salaam, novembre 1998.
- 27- *Majira*, 26 settembre 1995.
- 28- *Dar leo*, 12 novembre 1998.
- 29- Intervista a Kiputiputi, Dar es Salaam, novembre 1998.

### Riferimenti bibliografici:

- V. Azarya e N. Chazan (1987), *Disengagement from the State in Africa: reflections on the experience of Ghana and Guinea*, in «Comparative Politics», vol.29, n.1, pp.106-131
- T. Callaghy (1984), *The State-society struggle in Zaire in comparative perspective*, Columbia University Press, New York
- N. Chazan (1988), «Patterns of State-society incorporation and disengagement», in D. Rothchild e N. Chazan (eds), *The precarious balance - State and society in Africa*, Westview Press, Boulder, pp.121-148
- N. Chazan (1994), «Engaging the State: associational life in sub-saharan Africa», in J. Migdal, A. Kolhi e V. Shue (eds), *State power and social forces in the third world*, Cambridge University Press, Cambridge, pp.225-289
- CTLA (1998), *1998 MiniBuses Daladala File*, Dar es Salaam
- H. De Soto (1989), *The other path*, Harper and Row, New York

- ILO (1972), *Employment, incomes and equality: a strategy for increasing productive employment in Kenya*, International Labour Office, Ginevra
- F.A. Kunz (1991), *Liberalization in Africa: some preliminary reflections*, in «African Affairs», n. 90, pp.223-235
- R. Lemarchand (1988), *"The State, the parallel economy, and the changing structure of patronage systems"*, in D. Rothchild e N. Chazan (eds), *The precarious balance*, cit., pp.149-170
- J. MacGaffey (1987), *Entrepreneurs and parasites: the struggle for indigenous capitalism in Zaire*, Cambridge University Press, Cambridge
- J. MacGaffey (1988), *"Economic disengagement and class formation in Zaire"*, in D. Rothchild e N. Chazan (eds), *The precarious balance*, cit., pp.171-188
- I. Mamuya (1993), *Structural adjustment and the reform of the public sector control system in Tanzania*, Hamburg African Studies Institute, Hamburg
- C. Moser (1978), *Informal sector or petty commodity production: dualism or dependence in urban development?*, in «World Development», n.6, pp.1033-39
- F.P. Mtatifikolo (1995), *Public and private enterprises and the reform programme in Tanzania*, in «Journal of Eastern African research and development», n.25, pp.171-187
- J. Scott (1985), *Weapons of the weak: everyday forms of peasant resistance*, Yale University Press, New Heaven
- R. Stren (1989), *"The administration of urban services"*, in R. Stren (ed), *African cities in crisis: managing rapid urban growth*, Westview Press, Boulder, pp.37-74
- R. Stren, M. Halfani, J. Malombe (1994), *"Coping with urbanization and urban policy"*, in J. Barkan (ed), *Beyond capitalism vs socialism in Kenya and Tanzania*, Lynne Rienner Publishers, Boulder, pp.175-200
- A.M. Tripp (1997), *Changing the rules: the politics of liberalization and the urban informal economy in Tanzania*, University of California Press, Berkeley
- UDA (1994), *Five years development plan*, Dar es Salaam
- UDA (1998), *Relazione sulle attività della UDA presentata al Vice-Ministro delle comunicazioni e trasporti in occasione della sua visita all'UDA il 21 ottobre 1998*
- United Republic of Tanzania (1975), *Exclusive licence granted to Shirika la Usafiri Dar es Salaam*, Dar es Salaam
- United Republic of Tanzania (1998), *The Constitution of the United Republic of Tanzania*, M.P.P., Dar es Salaam
- Wilbur Smith Associates (1991), *Dar es Salaam urban passenger study*, Dar es Salaam

## Associazione Bambaràn

L'Associazione Bambaràn (dal nome della stoffa che le madri africane usano per portare i loro bimbi sulla schiena) è nata a Bologna nel 1994, dall'incontro di un gruppo di famiglie italo-africane. È di quello stesso anno la pubblicazione del volume *Lui, lei, noi* (ed. EMI) che raccoglie testimonianze ed immagini relative all'esperienza di alcune famiglie italo-africane. Con la creazione di un Centro interculturale per bambini e le loro famiglie, nel 1995, si è inteso allargare l'ambito essenzialmente biculturale dell'Associazione, non soltanto per contribuire ad affrontare i disagi che la lontananza dal proprio paese spesso implica, ma anche e soprattutto per favorire un incontro interculturale ed intergenerazionale al contempo, impostando assieme un discorso d'educazione alla mondialità. L'ambiente caldo ed accogliente del centro, dotato di uno spazio-gioco, di una biblioteca, fornita di numerosi testi in lingue straniere o bilingui, nonché le numerose iniziative anche miranti alla formazione di mediatori culturali e di altri operatori nel settore, grazie alla collaborazione con le realtà istituzionali locali, favorisce l'interazione con la città e la regione

**Associazione Bambaràn** via S. Stefano, 13  
40125 Bologna tel: 051.260990