

RISÈ

RELAZIONI
INTERNAZIONALI
E INTERNATIONAL
POLITICAL ECONOMY
DEL SUD-EST ASIATICO

VOLUME 9 NUMERO 2



frontiere e illegalità nel Sud-Est asiatico



sommario

4 GIANLUCA BONANNO

**scintillanti zone di confine
I CONSORZI E LE MILIONARIE
TRUFFE ONLINE**

9 THOMAS TIMLEN

i pirati silenziosi

17 EMANUELE BALLESTRACCI

**pendolarismo,
disuguaglianza e criminalità
MOBILITÀ TRANSNAZIONALE
NEL TRIANGOLO JOHOR-SINGAPORE-RIAU**

33 ENNO HINZ

**l'emergenza plastica
nel Sud-Est asiatico
UNA RESPONSABILITÀ GLOBALE**

49 MICHELE FARINA

LA RECENSIONE

Tim Harper

**Asia ribelle.
Assalto agli imperi
e rivoluzione globale**

*In copertina: foto di Emanuele Giordana.
Shwe Kokko, "scam city" al confine tra Myanmar
e Thailandia, dove individui sono sottoposti a lavoro forzato
per compiere frodi informatiche.*

RISE Vol. 9, n. 2 è stato chiuso in redazione il 4 luglio 2025

Nell'immaginario comune, la parola "**confine**" evoca una linea netta tracciata su una mappa, un segno che separa nazioni, culture ed economie. Tuttavia, le frontiere del **Sud-Est asiatico** contemporaneo raramente si conformano a questa immagine. Si rivelano piuttosto come **zone porose**, dove **flussi** globali di capitali, merci e persone si incontrano e si scontrano. In questi spazi di transizione, le opportunità di sviluppo si legano a nuove forme di **criminalità**, **sfruttamento** e degrado ambientale, tracciando un panorama complesso. Queste aree di frontiera non sono solo geografiche, ma anche tematiche. I confini tra legale e illegale sono difficili da individuare, le distinzioni tra sviluppo e danno ambientale diventano ambigue e le divisioni tra lavoro formale e precarietà si fanno sempre più sfumate. Sono spazi di straordinaria opportunità e, al contempo, di profonda vulnerabilità, dove la promessa della modernità convive con l'ombra della criminalità e della **disuguaglianza**.

Questo numero di RISE si addentra in queste complesse dinamiche, partendo dalla loro manifestazione più tecnologica: le enclavi del gioco d'azzardo, **territori di frontiera** che, operando in un vuoto giuridico, sono state trasformate dall'avvento della banda larga in hub per frodi online milionarie. Dalle frontiere terrestri, la nostra analisi si sposta alle vaste distese marittime, dove operano i "pirati silenziosi" e il **contrabbando** prospera su scala industriale, spesso con la tacita complicità di attori commerciali insospettabili. Ma le frontiere non sono solo teatri di operazioni illecite; sono soprattutto spazi attraversati quotidianamente da imponenti flussi di persone. Esaminiamo così il fenomeno del pendolarismo tra Malaysia e Singapore, cartina di tornasole di un'integrazione regionale basata su disuguaglianze profonde e strutturali. Infine, lo sguardo si allarga a un ultimo, insidioso flusso che definisce questi confini: quello dei **rifiuti**, indagando come la regione sia diventata la discarica finale di un modello di consumo globale insostenibile. Questi flussi, in perpetuo movimento tra legalità e illegalità, non sono fenomeni distinti, ma i sintomi interconnessi di profondi squilibri globali. Eppure, questa realtà non è priva di una sua eco storica. La lotta per definire e sovvertire i confini è una costante nella regione, come ci ricorda la recensione di *Asia Ribelle* di Tim Harper, che chiude il numero. Il libro svela il "mondo sotterraneo" dei rivoluzionari anticoloniali che, un secolo fa, seppero ritorcere contro gli imperi le loro stesse infrastrutture.

Alcuni articoli di RISE possono essere letti in inglese sul sito web di **New Mandala**, uno dei blog più prestigiosi sul Sud-Est asiatico contemporaneo, attivato presso la Coral Bell School of Asia Pacific Affairs dell'Australian National University (ANU) all'indirizzo <https://www.newmandala.org>.

DIRETTORE

Giuseppe Gabusi, Torino World Affairs Institute (T.wai), TOChina Hub e Università di Torino

COMITATO EDITORIALE

Giovanni B. Andornino, T.wai, TOChina Hub e Università di Torino

Fabio Armao, T.wai e Università di Torino

Gianluca Bonanno, T.wai, Kyoto University e International Peace and Sustainability Organisation

Guido Creta, Università di Napoli, L'Orientale

Simone Dossi, T.wai, TOChina Hub e Università Statale di Milano

Enrico Fardella, T.wai, TOChina Hub e Università di Napoli, L'Orientale

Michele Farina, (Coordinatore di redazione), Università di Torino

Nicholas Farrelly, T.wai e University of Tasmania

Gabriele Giovannini, Exetra S.p.A.

Pietro Masina, T.wai e Università di Napoli, L'Orientale

Raimondo Neironi, T.wai e Università di Cagliari

Giorgio Prodi, T.wai e Università di Ferrara

Stefano Ruzza, T.wai e Università di Torino

Antonia Soriente, Università di Napoli, L'Orientale

Silvia Vignato, Università di Milano-Bicocca

COME PUBBLICARE SU RISE

La redazione di RISE accoglie manoscritti in lingua italiana e inglese che sono sottoposti a verifica redazionale (*desk review*) e, successivamente, a revisione tra pari a singolo cieco (*one-side blind*).

La rivista alterna volumi tematici a volumi focalizzati su singoli Paesi del Sud-Est asiatico. Gli autori che desiderano sottoporre un manoscritto o comunicare con la redazione sono invitati a scrivere all'indirizzo

rise@twai.it

AUTRICI E AUTORI

Emanuele Ballestracci, studente magistrale in Scienze Internazionali, Università di Torino, visiting graduate student, Nanyang Technological University, Singapore.

Gianluca Bonanno, Research Fellow, programma di ricerca "Indo-Pacific" di T.wai, membro del comitato editoriale di RISE, e Presidente, International Peace and Sustainability Organisation (IPSO).

Michele Farina, collaboratore, programma di ricerca "Indo-Pacific" di T.wai, coordinatore editoriale di RISE e borsista di ricerca presso il Dipartimento di Culture, Politica e Società dell'Università di Torino.

Enno Hinz, giornalista investigativo, Bonn Institute e Deutsche Welle.

Thomas Timlen, senior-analyst presso Risk Intelligence.

T.WAI (TORINO WORLD AFFAIRS INSTITUTE)

è un istituto di studi indipendente fondato nel 2009 da docenti e ricercatori della Facoltà di Scienze Politiche e Sociali dell'Università di Torino. Conduce attività di ricerca e di analisi, organizza programmi di formazione e di dialogo *track-1.5* nei campi della politica internazionale – con particolare riguardo agli attori globali dell'Asia e del Pacifico – e della sicurezza non tradizionale.

Si ringrazia Gianluca Bonanno per aver contribuito alla realizzazione di questo numero.

scintillanti zone di confine

I CONSORZI E LE MILIONARIE TRUFFE ONLINE

di Gianluca Bonanno

Nelle zone di frontiera interne al Sud-Est asiatico, con l'avanzare dello sviluppo, sono spuntate vistose enclave consacrate al gioco d'azzardo e a tutti i suoi servizi accessori. Operando con notevole libertà, queste strisce di terra hanno rapidamente attirato un flusso imponente di turisti, soprattutto cinesi e thailandesi. L'arrivo della banda larga, anche in queste aree un tempo remote, ha però aperto le porte a un business ben più oscuro: i call center interamente dedicati alle frodi online.

Queste zone franche, veri e propri «paradisi» normativi, attecchiscono tipicamente sul lato più «debole» del confine, ossia nel Paese con minori controlli o più esposto alla corruzione. Ne sono esempio le aree al confine tra Myanmar e Cina, tra Thailandia e Cambogia, o quelle lungo quasi tutte le frontiere del Laos. E se il gioco d'azzardo è già di per sé una piaga sociale nella regione, l'esplosione dei centri per le truffe online ha fatto scattare un nuovo campanello d'allarme. Uno studio del maggio 2024 dello United States Institute of Peace («Transnational Crime in Southeast Asia») avverte senza mezzi termini: il fenomeno rischia di innescare una crisi di sicurezza su scala globale, complice lo stretto e perverso legame tra frodi informatiche e (paradossalmente) lo sviluppo di sistemi di cybersicurezza. Dietro questi hub, un'analisi più approfondita svela quasi sempre lo stesso filo conduttore: il pesante coinvolgimento di reti criminali organizzate cinesi, attive anche ben oltre i confini della madrepatria.

Myanmar, Laos e Cambogia si confermano terreno particolarmente fertile per queste organizzazioni criminali, capaci di infiltrarsi capillarmente e di assoldare un vero esercito di manodopera locale, spesso ridotta in schiavitù e senza concrete possibilità di fuga. Lo stesso studio stima in circa trecentomila i lavoratori dei call center, capaci di generare profitti illeciti da frodi online per 39 miliardi di dollari a livello regionale e, secondo le cifre del rapporto, 64 milioni di dollari su scala globale. Ma il numero totale di persone coinvolte nell'intera filiera – costruzione, gestione e controllo dei centri – schizza oltre il mezzo milione. Molti di questi lavoratori sono essi stessi vittime, adescati con la chimera di facili guadagni e opportunità di investimento, anche all'estero, spesso usando come esca l'immagine patinata delle Zone Economiche Speciali. Una volta varcata la soglia di queste aree, si vedono confiscare i documenti. E per chi osa tentare la fuga, la punizione è quasi sempre un brutale pestaggio, se non peggio.

A spianare la strada al successo immediato di queste attività criminali hanno contribuito l'intelligenza artificiale, sistemi di tassazione inadeguati (soprattutto verso le nuove tecnologie come le criptovalute), l'assenza di controlli antiriciclaggio e tutte quelle zone grigie tra lecito e illecito che, di fatto, oliano gli ingranaggi della corruzione frontaliera. Sarebbe però un errore credere che il bandolo della matassa sia unicamente nelle mani delle mafie cinesi e che gli Stati ospitanti subiscano passivamente. La verità è che si è instaurata una relazione simbiotica: l'intera regione pulsa al ritmo di una vitalissima economia illecita.

Il problema, infatti, va inquadrato in una prospettiva più ampia, che tenga conto di dinamiche complesse. Conflitti decennali e tuttora irrisolti, come quello che strazia il Myanmar, hanno talvolta favorito, se non addirittura regolato, l'insediamento di questi centri di frode. Un esempio lampante arriva dalle zone di frontiera a nord e a est del Paese, dove il controllo di questi centri passa di mano a seconda delle alterne fasi belliche, contesi tra gruppi indipendentisti e forze governative, militari o paramilitari. Su tutte, la città di confine di Laukkai, nello stato Shan del Myanmar, emerge come un crocevia fondamentale di questo business. Qui, numerose organizzazioni criminali cinesi dettano legge, a volte spartendosi il territorio, altre scontrandosi, anche violentemente, per il suo controllo.

Il Consiglio di Amministrazione di Stato del Myanmar, sollecitato a commentare, ha glissato sulla presenza e l'operatività di questi centri, limitandosi a confermare un aumento fuori controllo dell'uso di valuta digitale. Un fenomeno, hanno sottolineato, che viola le leggi antiriciclaggio (Anti-Money Laundering Act) e quelle sugli istituti finanziari (Financial Institutions Act), esponendo i trasgressori a multe salate e al carcere. Silenzio assoluto, invece, dalle autorità di confine cinesi, anch'esse interpellate. È cruciale notare come queste città di frontiera cambino spesso «padrone». Laukkai, ora controllata da gruppi di resistenza armata, avrebbe visto, verso la fine del 2023, il rimpatrio forzato di ben 40.000 cittadini cinesi¹, in qualche modo affiliati alle triadi che tirano le fila dei centri. Un'azione forte, interpretata come una netta dimostrazione di forza da parte delle milizie locali dello Shan, evidentemente più sensibili, rispetto alle forze armate tradizionali, alle istanze di sviluppo sostenibile e sicurezza rispetto alle forze armate nazionali.

La crescente raffinatezza organizzativa di questi centri implica l'attrazione di criminali di calibro superiore e, di conseguenza, un salto di qualità anche per le attività illegali satellite. L'osservazione diretta di Laukkai negli ultimi cinque anni ha rivelato un chiaro spostamento: dal controllo di attività prettamente regionali si è passati a una gestione con orizzonti globali. Non significa necessariamente che Laukkai stia diventando un terminal logistico per il traffico di esseri umani o di droga, quanto piuttosto un hub direzionale. La sofisticata manodopera e le tecnologie richieste dalle frodi online vengono infatti impiegate anche per coordinare operazioni illecite che non transitano fisicamente per quel territorio.

Paradossalmente, la Cina è la prima vittima di questa emorragia criminale. Pechino, infatti, sta correndo ai ripari con misure sempre più severe e chirurgiche contro le frodi online. Già da dicembre 2022, una legge ad hoc colpisce le truffe perpetrate con qualsiasi strumento di comunicazione virtuale: dal telefono a internet, fino alle app e ai software più diffusi. Questo perché, se è vero che le menti criminali sono cinesi, l'espansione del business richiede un reclutamento massiccio. Ed è altrettanto vero che la maggior parte delle vittime sono cittadini cinesi, spesso appartenenti a minoranze etniche delle aree di frontiera, tradizionalmente difficili da controllare per il governo centrale.

Il cybercrimine, per sua stessa natura, non conosce frontiere. Eppure, i governi del Sud-Est asiatico stentano a trovare una risposta comune. Se la Cina ha compreso l'entità della minaccia e ha reagito con decisione, altri Paesi della regione sembrano voltare la testa dall'altra parte. Per capire il perché, basti un dato: in Cambogia, nel solo 2023, le frodi online avrebbero generato profitti per circa 12,5 miliardi di dollari², quasi la metà del PIL nazionale. E, a differenza di altre zone calde, qui gran parte dei centri sembrerebbe saldamente in mano alle élite locali. Si comprende, quindi, lo scarso zelo delle autorità pubbliche nel colpire organizzatori e complici, e talvolta persino nel tutelare le vittime.

Chou Bun Eng, figura di spicco del Comitato Nazionale Cambogiano contro il Traffico di Esseri Umani (NCCT), ha persino dichiarato al *Khmer Times*³ – testata vicina al governo – che oltre l'80% dei casi di traffico di esseri umani esa-

¹ RFA Burmese (2022). "More than 40,000 Chinese involved in online scam operations deported from Myanmar", *Radio Free Asia*, 22 dicembre, disponibile online al sito: <https://www.rfa.org/english/news/myanmar/chinese-deported-12222023162538.html/>

² USIP Senior Study Group on Transnational Organized Crime in Southeast Asia (2024). "Transnational Crime in Southeast Asia: A Growing Threat to Global Peace and Security", *United States Institute of Peace*, 13 maggio, disponibile online al sito: <https://www.usip.org/publications/2024/05/transnational-crime-southeast-asia-growing-threat-global-peace-and-security>

³ Vibol, T. (2024), "Most trafficking complaints false, says NCCT", *Khmer Times*, 26 marzo, disponibile online al sito: <https://www.khmertimeskh.com/501462340/most-trafficking-complaints-false-says-ncct/>

minati dal comitato sarebbero montature. Eppure, nonostante queste evidenti resistenze interne, persino l'NCCT ammette l'urgenza di una coalizione sovranazionale per arginare il dilagare di questi crimini, poiché le sole strategie nazionali sono destinate a fallire. Fare pressione sui governi perché vigilino e sanzionino le compagnie che forniscono servizi e piattaforme a questi gruppi è un'impresa titanica. Si pensi solo alle implicazioni legali e giurisdizionali nel chiamare in causa colossi globali come Meta, LinkedIn o Match.com, non solo per le sanzioni, ma anche per ottenere collaborazione e condivisione di dati sensibili.

Tracciare i flussi di persone e informazioni per identificare con certezza un hub è un rompicapo, soprattutto perché questi centri, non necessitando di grandi infrastrutture, sono estremamente mobili. Così, al primo segnale di pericolo – come un raid nel nord del Myanmar – operazioni e «dipendenti» vengono rapidamente trasferiti oltreconfine. Quantificare il fenomeno è arduo, ma la sua spiccata mobilità è chiaramente la chiave del suo successo. Lo dimostrano i frequenti arresti di boss e affiliati che, in fuga dal Myanmar, vengono acciuffati in Laos, Cambogia, Thailandia, Singapore, o persino nelle Filippine.

L'ultimo rapporto dell'UNODC (Ufficio ONU contro Droga e Crimine) suona un ulteriore allarme sul ruolo cruciale di casinò e criptovalute nell'orchestrare operazioni bancarie clandestine e nel riciclare il denaro sporco delle frodi online. I casinò, presenze consolidate nelle zone di confine, vantano strutture amministrative rodute e reti logistiche capillari. E poiché quasi tutti offrono ormai gioco online, dispongono già delle infrastrutture fisiche e tecnologiche ideali per i centri di frode. Un matrimonio d'interessi, insomma. Entrambe le attività si appoggiano agli stessi network regionali di riciclaggio per movimentare i capitali, e la commistione delle transazioni rende quasi impossibile distinguere l'origine dei fondi.

Tuttavia, un barlume di speranza arriva dalla società civile. Meccanismi di resistenza sociale potrebbero infatti accrescere la consapevolezza del problema e spingere verso una più stretta collaborazione tra autorità e cittadini per combattere la diffusione cronica di questi crimini. Nelle Filippine, unico Paese asiatico con gioco d'azzardo legale e regolamentato, l'industria è finita recentemente sotto il fuoco incrociato dell'opinione pubblica, stanca dei suoi legami con la criminalità organizzata e dello sfruttamento dei più deboli. Il boicottaggio dei casinò da parte della popolazione – che rappresenta quindi, indirettamente, un freno alla proliferazione delle frodi online – ha sortito effetti tangibili.

Le Filippine sono un caso emblematico: i gruppi criminali prendono di mira facoltosi giocatori cinesi disposti a viaggiare appositamente, una tattica diffusa in tutto il Sud-Est asiatico. Pechino ha reagito stringendo i controlli sui propri cittadini sospettati di recarsi nelle Filippine per gioco, e collabora con Manila per identificare visitatori e lavoratori cinesi coinvolti. I due governi hanno anche unito le forze per oscurare siti sospetti e piattaforme di trasferimento fondi poco trasparenti. È solo un inizio, e i numeri restano preoccupanti, ma l'industria sembra dare i primi segni di cedimento.

La Cambogia, dove il gioco d'azzardo è ufficialmente illegale, potrebbe certamente imparare da questo approccio, cavalcando un'eventuale onda di sdegno popolare. Nonostante i divieti, infatti, centinaia di siti online, cartelloni pubblicitari e profili social continuano a fare sfacciatamente l'occhiolino alla clientela cinese, con tanto di annunci di lavoro in mandarino. Oggi, nella «classifica» della resistenza, le Filippine guidano il gruppo, seguite da vicino da Thailandia e Malaysia. Arranca la Cambogia, mentre il Myanmar resta in balia di equilibri instabili.

Il volume d'affari e i flussi di denaro sono così imponenti che Interpol, Unione Europea e Stati Uniti stanno dispiegando mezzi significativi per contrastare il fenomeno. Per ora, però, la domanda e l'offerta sembrano capaci di assorbire il colpo, vanificando in parte questi sforzi. L'industria delle frodi resta un colosso

miliardario in continua espansione. Il vero scoglio, a quanto pare, sono proprio le élite nazionali che gestiscono alcuni di questi hub e il fatto che, per Stati in affanno economico, questi introiti illeciti siano semplicemente troppo allettanti per rinunciarvi. I blitz e gli arresti degli ultimi anni, più che una reale volontà di sradicamento, assomigliano spesso a mere operazioni di facciata.

scintillanti zone di confine

i pirati silenziosi

di Thomas Timlen

La natura fluida degli scambi nel Sud-Est asiatico, unita alla mutevolezza delle leggi che li regolano, ha fatto oscillare nel tempo i volumi delle diverse attività illegali che attraversano la regione. Eppure, un crimine in particolare si è mantenuto costante nelle sue molteplici forme: il contrabbando.

A causa delle caratteristiche geomorfologiche dell'area, la maggior parte di queste attività si concentra lungo i confini, sia terrestri sia marittimi. Organizzazioni criminali, contrabbandieri occasionali e trafficanti di esseri umani si muovono quotidianamente attraverso la regione, trasportando carichi illeciti di ogni tipo: droghe, carburanti, merci commerciali, armi, rifugiati, migranti e persone rapite e trasferite contro la propria volontà. Le forze dell'ordine intercettano quotidianamente spedizioni di metanfetamine, diesel, oli alimentari, eroina, cannabis, ecstasy, tabacco, animali protetti o in via d'estinzione, e persone che attraversano illegalmente le frontiere. Sebbene gran parte del contrabbando marittimo avvenga su piccole barche e pescherecci, una quota sempre più rilevante si sposta oggi su navi convenzionali come porta container, petroliere e superpetroliere. I motivi principali sono due: da un lato, la difficoltà di ispezionare interamente i carichi per ragioni di tempo e costi; dall'altro, la crescente partecipazione a queste redditizie attività di attori strutturati e ben organizzati, spesso con legami più o meno diretti con le autorità locali.

Le autorità doganali di molti Paesi, come Hong Kong, documentano scrupolosamente in registri pubblici ciò che riescono a confiscare grazie a operazioni coordinate di intelligence. Si va da chili di eroina e anfetamine nascosti in confezioni di biscotti, per un valore di mercato di circa diciassette milioni di dollari¹, a prodotti elettronici per un valore di trenta milioni². Le navi coinvolte provengono da Paesi limitrofi come Vietnam, Malaysia e Indonesia, ma sono spesso dirette verso destinazioni ben più lontane. Gli arresti dei membri dell'equipaggio vengono spesso resi pubblici, ma raramente queste operazioni si concludono con sanzioni nei confronti delle imbarcazioni o delle compagnie di navigazione. Questo suggerisce che, anche quando il contrabbando viene scoperto, difficilmente comporta ritardi o danni per gli affari delle aziende coinvolte, che nella maggior parte dei casi sono perfettamente consapevoli della natura delle operazioni, lecite o meno.

Un esempio utile per comprendere la complessità del fenomeno è il traffico illecito di carburante. Alcuni Paesi del Sud-Est asiatico, come Bangladesh, Indonesia e Malaysia, beneficiano di forti sovvenzioni statali sui carburanti, per motivi prevalentemente politici. Altri Stati confinanti, invece, comprano e vendono lo stesso carburante ai prezzi del mercato internazionale. Da qui nasce un sistema articolato in cui un'intera flotta di imbarcazioni e pescherecci — spesso modificati con serbatoi nascosti — si muove nelle acque agitate della regione. Queste imbarcazioni si coordinano con piccole petroliere per ricevere, stoccare e redistribuire carburante attraverso operazioni nave-a-nave in mare aperto o appena fuori dalle acque territoriali. Si tratta di vere e proprie zone grigie, al confine tra legalità e illegalità. Tutti i membri degli equipaggi coinvolti sanno benissimo che queste attività violano diverse leggi nazionali e internazionali.

¹ The Government of the Hong Kong Special Administrative Region (2022). "Hong Kong Customs detects two dangerous drugs cases and seizes suspected dangerous drugs worth about \$17 million", 16 novembre, disponibile online al sito: <https://www.info.gov.hk/gia/general/202211/16/P2022111600557.htm>

² Customs and Excise Department (2024). "Hong Kong Customs detects smuggling case involving ocean-going vessel and electronic goods worth about \$100 million". *The Government of the Hong Kong Special Administrative Region*, 25 ottobre, disponibile online al sito: https://www.customs.gov.hk/en/customs-announcement/press-release/index_id_4368.html

Anche le petroliere con cui si coordinano sono pienamente consapevoli dell'illiceità delle operazioni. Per i piccoli trasportatori — spesso pescherecci — il rischio è contenuto e il profitto elevato: possono continuare la loro attività senza dover tornare in porto, acquistando carburante a prezzi vantaggiosi e rivendendolo, moltiplicando così gli incassi di una singola uscita in mare e risparmiando tempo e risorse.

Ma quando si parla di «pirati silenziosi», occorre distinguere chiaramente queste attività dai pescherecci contrabbandieri. Se è relativamente facile, in questa regione, ottenere documentazione falsa per comprare e vendere carburante anche a imbarcazioni ignare di questi schemi, il rischio aumenta notevolmente in caso di controlli doganali: in quei casi, infatti, la confisca della nave e l'accusa di frode diventano molto più probabili.

Per questo motivo, l'approvvigionamento illecito di carburante comincia con il dirottamento di piccole petroliere impegnate nel commercio locale, ad opera di pirati locali, più o meno organizzati. L'attacco viene condotto da piccole imbarcazioni a motore, agili e discrete, che partono da petroliere fantasma usate come nave madre. Una volta intercettata, le barche pirata attraccano la nave vittima e la dirigono verso la nave madre. I pirati sono solitamente armati in modo leggero e si confondono facilmente tra gli equipaggi locali. Il trasferimento avviene tramite accostamento delle due petroliere, senza che vi sia un reale sequestro. Terminato il trasbordo, nave ed equipaggio vengono rilasciati, spesso con i sistemi di comunicazione distrutti e, non di rado, dopo maltrattamenti al personale di bordo.

La differenza tra pirateria occasionale e operazioni più strutturate è evidente: sempre più spesso, il contrabbando avviene con il consenso di grandi petroliere che operano eludendo sanzioni internazionali, ad esempio trasportando carburante dall'Iran, dal Venezuela o, più recentemente, dalla Russia verso la Cina o la Corea del Nord. Emblematico è l'incidente del gennaio 2021³, quando le autorità indonesiane confiscarono due superpetroliere battenti bandiera iraniana e panamense. Si scoprì che metà dell'equipaggio era cinese e che le navi erano dirette in Cina. Entrambe risultavano sanzionate in base a restrizioni unilaterali contro l'Iran. La Cina, come spesso accade anche nei rapporti con la Corea del Nord, tende ad allinearsi alle sanzioni solo quando questi traffici minacciano di incrinare le relazioni bilaterali, ad esempio con gli Stati Uniti, più che per rispetto del diritto internazionale — un comportamento condiviso anche da molti altri Paesi della regione, Indonesia inclusa. In quell'occasione, infatti, le petroliere furono fermate per comportamenti sospetti, ma le autorità evitarono ogni riferimento a dinamiche geopolitiche, invocando unicamente norme nazionali — una strategia comune nel contesto della vastità delle acque territoriali indonesiane. Nel caso specifico, le due navi erano affiancate, impegnate nel trasbordo di petrolio, al largo di Kalimantan, fuori dalle rotte di transito consentite dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS). Erano ferme da ore, in silenzio radio, senza bandiera, con il sistema di identificazione automatica spento e i nomi delle navi occultati: tutte violazioni compiute deliberatamente, con il consenso tacito dell'equipaggio. A rendere ancora più eclatante la scena, una perdita di carburante generata durante il trasbordo si era estesa per miglia, spinta dalle correnti, attirando l'attenzione delle autorità.

Con le superpetroliere, fortunatamente, la stessa stazza rende più complesse e visibili le operazioni di contrabbando. È quanto accaduto nel dicembre 2023⁴, e precedentemente nell'ottobre 2022, quando una superpetroliera si arenò nello Stretto di Singapore. Inizialmente si temette una catastrofe ambientale, ma presto emerse un copione ben noto, con bandiere e modalità identiche ad altri casi. In quell'episodio, il contrabbando aveva anche implicazioni legate al finanziamento di gruppi come Hezbollah e la Guardia Rivoluzionaria Islamica. Non vi fu alcuna crisi ambientale.

³ Darmawan A. R. (2021), "Why Indonesia seizing an Iranian tanker is purely over domestic law", *The Interpreter*, 1 febbraio, disponibile online al sito: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/why-indonesia-seizing-iranian-tanker-purely-over-domestic-law>

⁴ The Maritime Executive (2023), "Dark Fleet Tanker Runs Aground Near Singapore", 7 dicembre, disponibile online al sito: <https://maritime-executive.com/article/dark-fleet-tanker-runs-aground-near-singapore>

È chiaro quindi come questo tipo di contrabbando, attivo lungo tutte le zone di frontiera tra acque territoriali e internazionali, venga condotto con vari gradi di informalità da una flotta eterogenea per dimensioni, mezzi e finalità. Se nei casi più eclatanti — come quelli delle superpetroliere — le autorità riescono talvolta a intervenire, ben più difficile è il contrasto alle operazioni minori ma capillari, condotte da migliaia di pescherecci e piccole imbarcazioni. Dato quindi il limitato impatto delle conseguenze rispetto alla confisca o all'arenarsi di una superpetroliera, è plausibile che questo fenomeno continui indisturbato anche negli anni a venire.

pendolarismo, disuguaglianza e criminalità

MOBILITÀ TRANSNAZIONALE NEL TRIANGOLO JOHOR-SINGAPORE-RIAU

di Emanuele Ballestracci

I Sud-Est asiatico rappresenta un caso di studio peculiare per l'analisi delle regioni di confine. Le spinte dei processi di globalizzazione, l'integrazione economica e istituzionale, nonché i fenomeni migratori interregionali non hanno scalfito la rigidità dei confini interstatali. Inoltre, l'assenza di un corrispettivo ASEAN agli accordi di Schengen genera una contraddizione fondamentale: al rigido controllo statale delle frontiere si contrappone un'inevitabile porosità, alimentata da una profonda interdipendenza regionale.

Tale contraddizione risulta ancor più evidente se si guarda all'area della penisola malese e dell'arcipelago indonesiano. Qui, lo Stato Federale della Malaysia, la Repubblica di Indonesia e quella di Singapore sono legati da profonde connessioni economiche, flussi migratori, e da una serie di accordi istituzionali che vanno ben oltre la mera appartenenza all'ASEAN, come il "triangolo di crescita" SIJORI (Singapore-Johor-Riau) che dal 1989 facilita l'integrazione economica tra la regione malesiana meridionale di Johor, Singapore e le isole indonesiane Riau, o la più recente zona economica speciale tra Johor e Singapore. Paradossalmente, l'integrazione di quest'area geografica non nasce dall'omogeneità, ma da profonde differenze strutturali che rendono i tre Stati reciprocamente dipendenti: Singapore offre il capitale ma è priva di risorse naturali, mentre l'Indonesia fornisce manodopera a basso costo. Questa controintuitiva integrazione vale sia per l'economia legale sia per quella illegale, in cui attività criminali transnazionali prosperano parallelamente ai regolari e ingenti flussi di migranti. All'interno di questa cornice, il fenomeno del pendolarismo quotidiano tra lo stato malaysiano di Johor e Singapore emerge come l'espressione più tangibile delle asimmetrie economiche regionali, nonché delle contraddizioni strutturali che regolano i movimenti di persone, capitale e lavoro nell'area. Analizzare le traiettorie quotidiane di questi lavoratori significa pertanto interrogarsi non solo sulle dinamiche di integrazione economica, ma anche sulle disuguaglianze sistemiche che tale mobilità rivela e riproduce.

Le esperienze individuali rendono concrete queste dinamiche. Kelly, cittadina malaysiana di 27 anni, lavora da oltre dieci anni in un negozio di ottica a Singapore, e vive a Johor Bahru, la capitale della regione di Johor. Dopo aver tentato invano di stabilirsi a Singapore – scoraggiata dall'elevato costo della vita – ha fatto ritorno oltreconfine. La sua giornata inizia alle cinque del mattino, e il viaggio di andata e ritorno le richiede circa quattro ore. Rientra ogni sera attorno alle otto, esausta. Con un basso livello di istruzione e prospettive lavorative limitate in Malaysia, dove in passato guadagnava solo 800 ringgit

malesi a settimana – circa 160 euro – come impiegata a Kuala Lumpur, Kelly ha scelto il pendolarismo come strategia per accedere a un reddito altrimenti irraggiungibile. Una condizione simile si riscontra nella storia di Dan, 29 anni, impiegato in uno stabilimento di produzione di articoli di cancelleria a Singapore. Anche lui risiede in Malaysia per contenere i costi abitativi, pur lavorando nella città-stato. A differenza di Kelly, Dan vive in una gated community situata a circa venti minuti dalla Sopraelevata che collega JB a Singapore, riuscendo così a ridurre i tempi di percorrenza. Per entrambi, il pendolarismo transfrontaliero rappresenta una risposta pragmatica alle disuguaglianze economiche regionali: una soluzione che permette loro di mantenere uno stile di vita di classe media, al prezzo però di un notevole impatto sulla salute fisica e mentale, oltre che sull'equilibrio tra vita lavorativa e privata¹.

Ogni giorno, circa 300.000 persone come Kelly e Dan attraversano la Sopraelevata e la Linkedua che, attraverso lo stretto di Johor, collegano la Malaysia a Singapore, per lavorare nella città-Stato. Questo viaggio dura in media tre ore totali ma nei casi più estremi il tragitto casa-lavoro può arrivare a sette ore². Un tragitto così estenuante è giustificato da considerevoli vantaggi economici, che emergono chiaramente dal confronto tra i redditi di Singapore e quelli della Malaysia, pur essendo quest'ultima una delle nazioni più prospere dell'ASEAN. Nel 2022, ad esempio, il reddito familiare mensile medio a Johor si attestava a 6.879 ringgit (circa 1.400 euro): sebbene superiore alla media nazionale, questa cifra rappresenta appena il 21% di quella di una famiglia a Singapore. Tale disparità è la causa diretta dell'intenso flusso di pendolari che ogni giorno attraversa il confine in cerca di salari più alti.³

La vicinanza geografica di Johor con la città-Stato ha inoltre innescato la repentina crescita economica della regione, la cui popolazione è aumentata del 75% in meno di trent'anni, spinta sia dalla crescita demografica naturale sia dalla migrazione interna ed estera⁴. In prospettiva, si prevede che il PIL pro-capite raggiunga i 10.000\$ per abitante entro il 2030 e che il processo di trasformazione strutturale continui⁵.

Johor, grazie all'effetto "spill over" del miracolo economico singaporiano, è oggi una delle regioni più prospere e industrializzate della Malaysia, nonché il principale punto d'ingresso per i turisti nel Paese. È tuttavia Johor Bahru a beneficiare in particolar modo dalla vicinanza con Singapore ed è infatti da qui che parte la maggior parte dei pendolari. Le ragioni che rendono così attrattiva la vita dei pendolari, oltre alla possibilità di percepire un reddito superiore, sono il tasso di cambio favorevole al dollaro singaporiano rispetto al ringgit malesiano, l'inflazionatissimo mercato immobiliare di Singapore e il minore costo della vita a Johor. A ciò si aggiunge un fattore sociale: le politiche del mercato del lavoro malaysiano tendono a favorire la maggioranza malese-musulmana, spingendo le minoranze indiane e cinesi, sovrarappresentate tra i pendolari, a cercare opportunità altrove. Questa dinamica influenza significativamente anche la composizione demografica della regione, dove le minoranze etniche sono più presenti rispetto al resto del Paese.

La precarietà dei pendolari è aggravata da infrastrutture inadeguate. Quasi tutto il traffico si concentra su un unico ponte, chiamato la Sopraelevata, con oltre 440.000 transiti giornalieri, di cui circa 300.000 compiuti da lavoratori transfrontalieri, anche a causa dell'inadeguatezza dell'alternativo ponte Linkedua che collega i quartieri di Gelang Patah e Tuas⁶.

Anche il servizio ferroviario è insufficiente. Tuttavia, sono in corso importanti sviluppi: attualmente è in fase avanzata un progetto mutuato dai governi dei due Stati per migliorare le infrastrutture che collegano le due sponde dello stretto. Il sistema di trasporto rapido Johor Bahru – Singapore (RTS Link), una ferrovia leggera che collegherà le due sponde in soli sei minuti, dovrebbe infatti essere completato nel 2026.⁷ Da Gennaio 2024 è inoltre in fase di sperimentazione

¹ Ye, J. (2016) *"Class Inequality in the Global City Migrants: Workers and Cosmopolitanism in Singapore"*, New York: Palgrave Macmillan, pp. 93-96.

² Ye, J. (2016), *"Class Inequality in the Global City Migrants: Workers and Cosmopolitanism in Singapore"*, New York: Palgrave Macmillan, pp. 102-104.

³ Chua, H. B., Tay, E., Lee, B. S. R., Luong, T. H., & Lee, J. Y. (2025), *"Johor-Singapore SEZ: Tracking the Progress"*, Maybank Research Pte Ltd.

⁴ Hutchinson, F. E. (2020), *"Situating Johor"*, in Hutchinson F. E., e S. Rahman (a cura di), *"Johor: Abode or Development"*, Singapore: ISEAS–Yusof Ishak Institute, p. 8.

⁵ Toh M.H., e J. Bo (2016), *"The SIJORI Cross-Border Region as an Economic Entity in 1990 and 2012, and Perspectives for 2030"*, in Hutchinson F. E., e Chong T. (a cura di) *"The SIJORI Cross-Border Region: Transnational Politics, Economics, and Culture"*, Singapore: ISEAS – Yusof Ishak Institute.

⁶ Yann Heng, Y., e Y. Zhang, (2019), *"A Feeding Strait: Imagining a Cross border Commons between Singapore and Malaysia"*, p. 2.

⁷ The Strait Times (2025), *"JB-S'pore RTS Link systems 50% complete; tracks from Malaysia to Woodlands to be done by July"*, 27 febbraio, disponibile online al sito: <https://www.straitstimes.com/singapore/transport/jb-spore-rt-link-systems-50-complete-tracks-from-msia-to-woodlands-to-be-done-by-july>

un nuovo sistema di controllo dei documenti al confine che permetterà l'uso di QR code al posto dei passaporti fisici, consentendo transiti più rapidi⁸.

Un'altra importante variabile che influenza la durata del viaggio è la possibilità di permettersi abitazioni a Johor Bahru nelle vicinanze dei raccordi transfrontalieri: ciò comporta che vi sia un'ulteriore stratificazione basata sul reddito all'interno della già subalterna categoria dei pendolari, con differenze di diverse ore nel tempo di percorrenza. Questa situazione negli ultimi anni è resa ancora più complessa dal fenomeno di gentrificazione che sta notevolmente elevando il costo delle case nel centro di Johor Bahru. L'innalzamento dei prezzi è dovuto agli investimenti nel mercato immobiliare johoriano da parte dei cittadini singaporiani, impossibilitati a possedere indefinitamente proprietà immobiliari a Singapore, nonché al superiore potere d'acquisto dei pendolari specializzati a medio reddito. Questo processo espelle la manodopera specializzata dal mercato del lavoro di Johor Bahru, che preferisce i superiori stipendi singaporiani, e ciò mette in seria difficoltà le aziende locali incapaci di trovare forza lavoro qualificata. A Johor Bahru è inoltre presente il peculiare fenomeno dei "senzatetto accidentali", ovvero quelle persone che risiedono in altri distretti della regione e che devono comunque spostarsi a Singapore per lavorare. La lunghezza del viaggio da intraprendere porta il centro della città, soprattutto la zona di City Square, a diventare un'area di transito per lavarsi, mangiare o riposare. Tale fenomeno comporta un notevole problema d'immagine per l'amministrazione cittadina, che però ha recentemente trovato una parziale e involontaria soluzione. La recente edificazione di case di riabilitazione per i reali senza-tetto, quindi non accidentali, ha infatti consentito un provvisorio rimedio, in quanto queste strutture vengono utilizzate in gran parte dai pendolari provenienti dal resto di Johor che, in un certo senso, ne condividono la condizione⁹.

Eventi esterni, come la pandemia da COVID-19, hanno esacerbato queste vulnerabilità. Con la chiusura dei confini, i lavoratori sono stati costretti a una scelta: stabilirsi a Singapore in alloggi di fortuna per non perdere i buoni stipendi, o rimanere a Johor con il rischio di rimanere senza lavoro. Molti hanno optato per la prima opzione, separandosi dai propri affetti ma mantenendo la propria stabilità economica¹⁰. La crisi pandemica ha evidenziato la disparità tra chi svolge mansioni essenziali in presenza e i "colletti bianchi" che, potendo lavorare a distanza, sono meno esposti ai rischi fisici e psicologici del pendolarismo.

Nonostante questa situazione di subalternità, i pendolari si trovano in una condizione privilegiata rispetto ad altre categorie di lavoratori migranti, soprattutto per questioni giuridico-legali. L'attrattività degli stipendi singaporiani porta infatti oltre un milione di migranti economici, spesso poco specializzati, a confluire a Singapore. La regolamentazione per i visti di lavoro garantisce però poche tutele a coloro che svolgono mansioni a basso reddito e che non detengono competenze specializzate. I visti si dividono infatti in 3 tipologie: al gradino più basso si trova il regime del "work permit", ideato per i lavoratori del settore edile, del manifatturiero, della cantieristica navale, o dei servizi – inclusa l'assistenza domestica. Questo visto è concepito per mantenere transitoria la permanenza dei lavoratori a Singapore e coloro che ne sono titolari hanno limitate tutele legali. Al confronto, i regimi "S-Pass" e "Employment Pass" consentono ai migranti economici maggiori diritti, tra cui un percorso verso l'ottenimento di cittadinanza, che non è disponibile per i titolari di "work permit". L'S-Pass è riservato al personale mediamente qualificato, in possesso di un certificato tecnico, di un diploma o di una laurea, con un salario fisso mensile di almeno 2.200 dollari singaporiani. L'Employment Pass è invece aperto ai cosiddetti professionisti stranieri, solitamente in possesso di una laurea o di qualifiche professionali, che percepiscono un salario fisso mensile di almeno 3.600 dollari singaporiani. Un ulteriore aggravante per i titolari del "work permit" è l'impossibilità di fornire la referenza per i visti dei familiari, in un contesto in cui tale pratica è necessaria per essere assunti¹¹. La maggioranza dei pendolari malaysiani è sot-

⁸ The Strait Times (2024), "Passport-free immigration clearance being explored under Johor-Singapore Special Economic Zone", 11 gennaio, disponibile online al sito: <https://www.straitstimes.com/singapore/passport-free-clearance-being-explored-as-part-of-plans-for-johor-s-pore-special-economic-zone>

⁹ Khoo S. L., N. S. F. Chang (2021), "Creative City as an Urban Development Strategy: The Case of Selected Malaysian Cities", Singapore: Palgrave Macmillan, pp. 151-152.

¹⁰ Tan K. S. Y., G. Lim (2023), "New Normal, Old Ties: COVID-19's Social Impact on the Singapore-Johor Bahru Connection", in Tan K. S. Y., e S. K. L. Chan (a cura di), Populations and Precarity during the COVID-19 Pandemic: Southeast Asian Perspectives, Singapore: ISEAS – Yusof Ishak Institute, pp. 30-34.

¹¹ Neo, L. J. (2022), "Stratified Migration: Differentiation and Disadvantages of Low-Wage Migrant Work in Singapore", in Foblets M., e J. Y. Carlier (a cura di), Law and Migration in a Changing World, Cham: Springer Nature, pp. 609-611.

toposta proprio a quest'ultimo regime, aggiungendo quindi un ulteriore dimensione di precarietà alla loro esistenza. Nonostante ciò, se messi a confronto con gli altri lavoratori migranti a basso reddito, i cittadini malaysiani hanno diversi vantaggi: possono fare richiesta per permessi di lavoro in ogni settore, limitando quindi la segregazione settoriale, nonché evitano di fare affidamento alle onerose, spesso predatrici, agenzie di collocamento. In più i loro datori di lavoro non devono pagare gli obbligatori 5000\$ di deposito di garanzia e più in generale non sono soggetti a iper-sfruttamento come, per esempio, i migranti economici del Bangladesh¹².

Ma se l'integrazione sub-regionale facilita la migrazione economica, è anche catalizzatrice di attività criminali transnazionali. Se si allarga lo sguardo dallo Stretto di Johor alla Nunsatara, nome storico con cui ci si riferisce all'aerea dell'arcipelago malese che oggi comprende Malaysia, Singapore e Indonesia, è evidente come tali attività illegali siano lo specchio delle strette relazioni economiche tra gli attori di questa sub-regione. Le attività criminali transnazionali che più interessano questa zona geografica sono il traffico di persone e animali, il contrabbando di merci e la contraffazione. Nonostante gli sforzi delle rispettive forze di polizia nazionale e la capacità di coordinamento, questi fenomeni continuano a persistere, con la porosità dei confini nazionali che gioca un importante ruolo. Tra l'altro, in questi flussi, i tre Stati ricoprono posizioni nella "supply-chain" criminale che rispecchiano quelle che intercorrono anche nell'economia legale. Singapore è infatti il "centro" delle operazioni per il suo ricco mercato interno e perché è un hub di collegamento globale. Per esempio, agli inizi degli anni 2000 era un comprovato luogo di partenza per le spedizioni di sigarette di contrabbando nel resto della regione, introdotte nel Paese dalla Malaysia e dall'Indonesia. La Malaysia invece riveste un duplice ruolo e funge sia da esportatore, come nel caso di merci di contrabbando, sia da importatore. È infatti punto di arrivo del traffico di essere umani che vengono poi sfruttati in vario modo nei luoghi di lavoro e nell'industria criminale. L'Indonesia funge invece da Paese di partenza, sia per quanto riguarda le merci sia per gli esseri umani. Dall'Indonesia provengono inoltre la maggior parte delle lavoratrici del sesso che operano a Singapore¹³, oltre che essere la base per la fruizione della prostituzione a basso prezzo. Sulle isole indonesiane di Batam e Bintan, che singaporiani e malaysiani possono raggiungere agevolmente via mare, si trovano infatti sia regolari resort dedicati al turismo sia veri e propri hub dell'economia illegale. È in questi ultimi che si può usufruire di un'industria del sesso molto più economica e discreta di quella offerta, per esempio, nel quartiere singaporiano di Geylang¹⁴.

La Sopraelevata che collega Singapore a Johor e il triangolo Batam-Singapore-Johor sono inoltre due dei principali punti di transito regionale per il traffico di esseri umani. Il contrabbando inizia quando i lavoratori indonesiani immigrati, dopo aver viaggiato via acqua o via aria, arrivano a Singapore e da lì vengono poi trasportati via terra a Johor Bahru¹⁵.

In definitiva, il fenomeno del pendolarismo transfrontaliero tra Johor e Singapore rivela le profonde contraddizioni che caratterizzano i confini del Sud-Est asiatico. Essi infatti restano giuridicamente rigidi ma al tempo stesso permeabili, attraversati quotidianamente da flussi di lavoratori che agiscono entro un'economia fortemente integrata ma strutturalmente diseguale. La mobilità quotidiana di centinaia di migliaia di individui si configura così non solo come strategia individuale di sopravvivenza economica, ma anche come cartina di tornasole delle disparità di sviluppo, dell'inadeguatezza delle infrastrutture e delle tensioni etniche e sociali interne alla Malaysia. Allo stesso tempo, questa mobilità rivela anche una profonda ambivalenza: da un lato è funzionale alla crescita economica dell'area, dall'altro alimenta nuove forme di precarietà, esclusione e stratificazione. In questo contesto, non stupisce che la porosità del confine venga sfruttata

¹² Ye, J. (2016), "Class Inequality in the Global City Migrants: Workers and Cosmopolitanism in Singapore", New York: Palgrave Macmillan, pp. 60-64.

¹³ Greener, J., L. Naegler (2022), "Between Containment and Crackdown in Geylang, Singapore: Urban Crime Control as the Statecrafting of Migrant Exclusion", *Urban Studies* Vol. 59, p. 2572.

¹⁴ Munro, P. (2012), "Harbouring the illicit: borderlands and human trafficking in South East Asia", *Crime Law Social Change*, Vol. 58, p. 171.

¹⁵ Sulaksono, E. (2018), «The Patterns of Human Trafficking of Indonesian Migrant Workers: Case Study of the Riau Islands and Johor Border Crossing», *Masyarakat Jurnal Sosiologi*, Vol. 23.

anche da reti criminali transnazionali, che si inseriscono nelle stesse traiettorie percorse dai pendolari per far transitare illegalmente merci, persone e capitali. Il confine tra legalità e illegalità appare così sempre più sfumato, alimentato da una struttura regionale che, pur non rinunciando al controllo sovrano, non riesce a contenere del tutto gli effetti negativi della sua stessa integrazione. L'area tra Johor, Singapore e le isole Riau si afferma dunque come uno spazio profondamente interconnesso ma strutturalmente ineguale, dove la mobilità rappresenta tanto una necessità quanto una vulnerabilità.

pendolarismo, disuguaglianza criminalità

L'emergenza plastica nel Sud-Est asiatico

UNA RESPONSABILITÀ GLOBALE

di Enno Hinz

L'inquinamento da plastica, flagello che affligge tanto la terraferma quanto gli oceani, è da tempo una costante nelle cronache globali. Le ragioni sono evidenti: i danni irreversibili inferti all'ambiente, alla vita marina e agli ecosistemi nel loro complesso sono sotto gli occhi di tutti. A ciò si aggiungono le devastanti ripercussioni sociali derivanti da inadeguate pratiche di raccolta, trattamento e gestione dei rifiuti, che si accumulano, direttamente o indirettamente, in determinate aree del pianeta. Il Sud-Est asiatico si configura come una delle regioni più colpite, una situazione esacerbata da una cronica penuria di risorse e infrastrutture, unitamente alla vastità di acque territoriali scarsamente sorvegliate e difficilmente controllabili.

La persistenza della plastica nell'ambiente è un dato di fatto allarmante. La struttura molecolare di gran parte dei polimeri in circolazione, basata su legami di idrogeno e carbonio, conferisce loro una longevità elevatissima, richiedendo decenni, se non secoli, per avviare il processo di decomposizione. Incenerimento e discarica rimangono le strategie di gestione più diffuse, a fronte di una percentuale di riciclo globale che si attesta su un misero 9%. Si stima che annualmente tra i 4 e i 12 milioni di tonnellate di plastica non riciclata finiscano incenerite, interrate o disperse in mare¹. Urge, dunque, l'implementazione di piani di contenimento efficaci, specialmente in quei Paesi che, di fatto, fungono da discariche globali.

La Cina, per anni principale importatore di rifiuti plastici, ha intuito il potenziale ruolo di questi materiali di scarto all'interno della filiera produttiva. Tuttavia, il nodo cruciale non risiede nella plastica in sé, bensì nell'ingente volume di rifiuti plastici di bassa qualità o contaminati, difficilmente riciclabili e destinati inevitabilmente alle discariche. Nel 2013, Pechino ha introdotto la restrittiva campagna del «recinto verde», un freno all'importazione di plastiche non riciclabili, sia attraverso canali legali sia tramite contrabbando e commercio illecito. Nonostante ciò, nel 2017 la Cina importava ancora quasi nove milioni di tonnellate di plastica all'anno². Nello stesso anno, una svolta: venne decretato il divieto di importazione per ventiquattro tipologie di rifiuti solidi, inclusa la plastica. Questo evento ha innescato un radicale cambiamento nei flussi di rifiuti in tutta l'Asia, con una proliferazione incontrollata di discariche illegali nel Sud-Est asiatico, in particolare in zone remote, sia terrestri sia marine. Indonesia, Thailandia, Vietnam, Filippine e Malaysia si collocano ai primi cinque posti nella triste classifica dei Paesi produttori di rifiuti solidi a livello globale, con una media di circa 1,14 kg pro capite al giorno³. Paradossalmente, nessuno di questi Paesi dispone di un sistema di gestione all'avanguardia in grado di smaltire ef-

¹ UN Environment Programme (2021). "Drowning in Plastics – Marine Litter and Plastic Waste Vital Graphics", 21 ottobre, disponibile online al sito: <https://www.unep.org/resources/report/drowning-plastics-marine-litter-and-plastic-waste-vital-graphics>

² Wen, Z., Xie, Y., Chen, M., & Dinga, C. D. (2021). "China's plastic import ban increases prospects of environmental impact mitigation of plastic waste trade flow worldwide". *Nature Communications*, 12(1), 425.

³ Ng, C. H., Mistoh, M. A., Teo, S. H., Galassi, A., Ibrahim, A., Sipaut, C. S., Foo, J., Seay, J., Taufiq-Yap, Y. H., & Janaun, J. (2023). "Plastic waste and microplastic issues in Southeast Asia". *Frontiers in Environmental Science*, 11.

ficacemente rifiuti contaminati o non riciclabili, né di sufficienti aree da destinare a discarica.

La produzione di plastica è indubbiamente un problema di portata globale, così come globali sono le variabili che ne influenzano la gestione. Negli ultimi anni, si è assistito a un pericoloso incremento della produzione di plastica monouso a livello mondiale, un trend esacerbato dalla pandemia di Covid-19, soprattutto nelle economie più avanzate.

Il Sud-Est asiatico, con i suoi circa 150.000 km di coste, oltre 25.000 tra isole e isolotti, la presenza del 34% delle barriere coralline e del 30% delle foreste di mangrovie mondiali, unita a una cronica carenza di risorse e personale per il controllo del territorio, si rivela un terreno fertile per lo smercio illecito di rifiuti. Non sorprende che tutti i Paesi della regione figurino tra i primi venti nella graduatoria dei Paesi con il più alto tasso di cattiva gestione dei rifiuti, con l'Indonesia al secondo e le Filippine al terzo posto.

Il sistema di gestione dei rifiuti nettamente prevalente è quello della discarica a cielo aperto, attrattivo per i suoi bassi costi operativi e la semplicità di realizzazione. Come suggerisce il nome, si tratta semplicemente di aree non coperte scavate direttamente nel terreno. Bantar Gebang, la principale discarica di Jakarta, si estende su 120 ettari e riceve circa 7.000 tonnellate di rifiuti al giorno⁴. È evidente che il ricorso alle discariche non rappresenta una soluzione sostenibile a lungo termine, poiché la loro continua espansione finisce per saturare completamente il territorio circostante, precludendone qualsiasi altro utilizzo a causa dell'accumulo indiscriminato di diverse tipologie di rifiuti, molti dei quali tossici.

A causa delle difficoltà tecnologiche, logistiche e infrastrutturali che affliggono i Paesi del Sud-Est asiatico, il tasso di riciclaggio nella regione non supera il 50%⁵. Il trattamento dei rifiuti è prevalentemente affidato a ditte private, guidate primariamente dalla logica del profitto e dagli incentivi statali. Tuttavia, le infrastrutture per il riciclaggio sono concentrate nelle aree urbane e gestite da un'oligarchia di imprenditori. Le piccole imprese, anche in contesti urbani, non dispongono dei mezzi per operare con profitto, e la maggior parte della popolazione rurale non ha alternative alle discariche. Come abbiamo visto, non tutte le plastiche sono riciclabili, e la raccolta dei rifiuti è spesso svolta dalle fasce più povere della popolazione che, in mancanza di migliori opportunità di impiego, setacciano le strade raccogliendo ciò che trovano. Appare irrealistico ipotizzare la creazione in queste zone di un sistema di raccolta unificato e omogeneo, in grado di massimizzare i profitti derivanti dal processo di riciclaggio. Di conseguenza, per le aziende diventa antieconomico processare la plastica raccolta localmente, perché troppo sporca, mista e difficile da lavorare. Per massimizzare i profitti scelgono quindi di importare rifiuti plastici dall'estero: questo materiale, essendo di qualità migliore e già preselezionato, è più conveniente da trasformare in un prodotto finito, nonostante i rischi legati a contratti di acquisto poco trasparenti o talvolta fraudolenti.

Nell'impossibilità di riciclare, un'altra strategia adottata nel Sud-Est asiatico per trarre profitto da qualsiasi tipo di rifiuto, comprese le plastiche importate, è la produzione di energia attraverso l'incenerimento. Grazie alle sue proprietà molecolari, la plastica si rivela un ottimo combustibile. Il problema risiede nel fatto che i Paesi del Sud-Est asiatico non hanno ancora intrapreso la strada della Cina e spesso finiscono per incenerire diverse tipologie di plastica e altri materiali insieme. L'assenza di trattamenti post-incenerimento, motivata anche dall'aumento significativo dei costi, comporta la produzione di gas altamente tossici e la ricaduta di fumi e ceneri contaminate a decine di chilometri dagli impianti.

L'assenza di normative nazionali efficaci e della loro attuazione vanifica qualsiasi politica regionale. Ad esempio, l'incenerimento è sconsigliato a livello regionale,

⁴ Sasaki, S. (2023). "A Walk Through Bantar Gebang Landfill: Informal Waste Workers in the Spotlight". Regional Knowledge Centre for Marine Plastic Debris, 20 ottobre, disponibile online al sito: <https://rkcmpd-eria.org/zero-in-on-plastic/a-walk-through-bantar-gebang-landfill-a-closer-look-at-the-informal-waste-workers-2>

⁵ Loh, P. Y. (2020). "Why is Southeast Asia so bad at managing its waste?". Kontinentalist, 13 aprile, disponibile online al sito: <https://kontinentalist.com/stories/southeast-asia-ocean-plastics-pollution-waste-management>

ma in Paesi come Myanmar, Singapore, Thailandia, Vietnam e Indonesia è una pratica diffusa sia nelle città, secondo regole ben precise, sia nelle zone rurali, in assenza di controlli. Il blocco dell'importazione di plastica da parte della Cina ha determinato un raddoppio delle importazioni in Paesi come Filippine, Malaysia e Indonesia. Alcuni di questi, come Filippine e Malaysia, hanno iniziato a rispedire o a bloccare temporaneamente i carichi provenienti principalmente da Paesi europei, mentre Thailandia e Vietnam stanno cominciando a limitarne l'importazione.

La maggior parte delle discariche terrestri si trova in zone rurali, scarsamente controllate e, di conseguenza, ben al di sotto degli standard di sicurezza. I rischi più comuni includono inondazioni, incendi e smottamenti di rifiuti e, nonostante l'oggettiva difficoltà di raccogliere dati statistici, le numerose osservazioni sul campo registrano un elevato numero di vittime. Dal 1993, Hong Kong, Stati Uniti d'America, Giappone, Germania e Regno Unito sono stati i principali esportatori di rifiuti plastici verso Paesi in via di sviluppo. Alti livelli di corruzione hanno però fatto sì che la maggior parte di questi carichi non rispettasse le leggi che ne regolano il commercio, includendo spesso carichi misti con una qualità di plastica troppo bassa per essere riciclata con i metodi più comuni.

Valorizzare il riciclaggio della plastica, ad esempio producendo carburanti derivati con un potere calorifico superiore a quello delle benzine, è un'opzione che, grazie alle nuove tecnologie disponibili, dovrebbe ricevere maggiore attenzione. Mentre troppi governi si concentrano sull'incenerimento per recuperare terreni altrimenti destinati alle discariche, questo metodo si rivela poco efficace sia in termini di rischi ambientali sia di coefficiente di ritorno economico.

Un altro approccio molto promettente è il riciclaggio chimico, attraverso il quale la plastica può essere processata tramite gassificazione e pirolisi per essere convertita in prodotti ad alto valore aggiunto. La pirolisi comporta la degradazione termica di molecole complesse in molecole più piccole ad alte temperature (300°C–800°C), producendo oli liquidi, carbone e gas. Presso la Nanyang Technological University (NTU) di Singapore è in fase di sperimentazione la trasformazione di rifiuti plastici in idrogeno attraverso un processo chimico ad alte temperature. La produzione massiva di idrogeno potrebbe rappresentare una delle soluzioni alla continua ricerca di combustibili alternativi e sostenibili.

Ad esempio, presso Petronas Chemical Group e Plastic Energy Ltd in Malaysia sono riusciti a sviluppare una nuova tecnologia per convertire rifiuti plastici di bassa qualità e non riciclabili in nafta, che a sua volta può produrre polimeri di qualità vergine. Nonostante lo stato ancora embrionale di queste tecnologie, opzioni simili potrebbero costituire alternative non solo sostenibili ma anche molto proficue, fornendo un valido supporto alle economie e alle politiche ambientali dei Paesi della regione.

In misura ancora difficilmente quantificabile, queste opzioni potrebbero certamente alleviare anche il peso che questi Paesi sopportano a causa dello sfruttamento illegale fin qui descritto, che sta trasformando il commercio di plastica in uno dei crimini transfrontalieri più complessi della regione. La Commissione Europea stima che tra il 15 e il 30% dei carichi di rifiuti in partenza dall'Europa verso il Sud-Est asiatico sia illegale, generando profitti illeciti annui di miliardi di euro.

Secondo un rapporto dell'ONU, i Paesi dell'ASEAN hanno importato collettivamente 100 milioni di tonnellate di metallo, carta e plastica, per un valore di circa 50 milioni di euro, in un arco temporale di circa tre anni (2018-2021)⁶.

⁶ Pope, H. (2024). "UN Cites Southeast Asia as Destination for the World's Illegal Waste". *Organized Crime and Corruption Reporting Project*, 3 aprile, disponibile online al sito: <https://www.occrp.org/en/news/un-cites-southeast-asia-as-destination-for-the-worlds-illegal-waste>

A questi numeri si aggiungono i profitti derivanti dalla successiva vendita di rifiuti considerati non riciclabili. Come osservato in molteplici occasioni, esiste in tutta la regione una pratica illecita ma molto consolidata per cui gli scarti del processo di riciclaggio delle grandi aziende vengono venduti o addirittura donati a comunità rurali, che poi cercano di trarne profitto con le modalità precedentemente descritte. Inoltre, a causa dei fumi tossici o dei residui di rifiuti che riescono ormai a infiltrarsi nella catena alimentare, si registra un forte aumento dei casi di malattie respiratorie e dell'apparato digerente sviluppate dalle popolazioni rurali. Purtroppo, finché le norme, e quindi gli abusi, non rientreranno nel codice penale dei Paesi riceventi, ma rimarranno confinati nella sfera dei regolamenti civili e amministrativi, le pene saranno sempre inadeguate, i profitti sempre maggiori e la corruzione sempre troppo allettante.

I Paesi esportatori, tuttavia, hanno i mezzi e il dovere morale di esercitare un controllo. Non solo una maggiore volontà politica nella catena di responsabilità dei governi esportatori, ma anche l'utilizzo di nuove tecnologie ormai accessibili a tutti. Un esempio sono i droni, che potrebbero fornire un aiuto considerevole anche ai Paesi importatori per vigilare più efficacemente sul proliferare di attività illegali legate alla raccolta, al trattamento e alla gestione di rifiuti potenzialmente pericolosi, o per quantificare con maggiore precisione i danni ambientali causati dalle discariche terrestri e marine.

LA RECENSIONE

di Michele Farina

TIM HARPER **ASIA RIBELLE. ASSALTO AGLI IMPERI E RIVOLUZIONE GLOBALE**

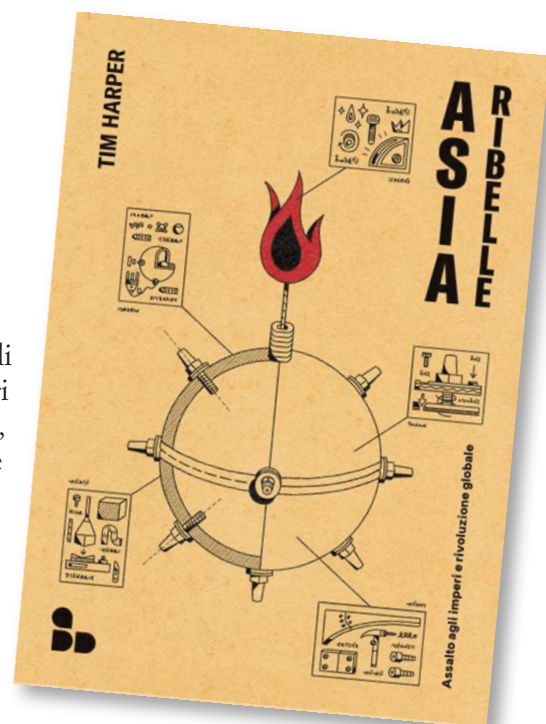
TORINO, **ADD EDITORE**, 2024

E se la fine degli imperi non fosse stata scritta nelle capitali europee, ma conquistata da una rete globale di rivoluzionari senza nome che si muoveva nell'ombra? Con *Asia Ribelle*, Tim Harper ribalta la prospettiva storica convenzionale sulla decolonizzazione. L'autore sposta l'obiettivo dai palazzi del potere ai centri nevralgici della rivolta: i porti, i vicoli e le stamperie clandestine dell'Asia del primo Novecento. Il risultato è un libro che unisce il rigore accademico a un ritmo narrativo trascinante, ricostruendo con straordinaria potenza la fitta rete rivoluzionaria la cui azione arrivò a erodere le fondamenta del dominio coloniale.

Asia Ribelle svela un mondo di inaspettata modernità: un «sotterraneo» globale dove idee, tattiche e individualità sovversive circolano con una rapidità e una capillarità sorprendenti, tessendo una trama che va ben oltre la cronaca di eventi isolati. Harper, raccogliendo l'eredità del suo mentore, il celebre storico Christopher Bayly, ne prosegue e amplifica il metodo, trasportandoci in un universo popolato da figure affascinanti e multiformi.

Incontriamo poeti bengalesi a Londra, anarchici coreani a Tokyo, nazionalisti vietnamiti a Parigi e idealisti studenti filippini a Madrid. E poi intellettuali, giornalisti, marinai, scaricatori di porto, femministe rivoluzionarie, tutti accomunati da un irrefrenabile anelito alla libertà. Tra loro si muovono future personalità politiche come Ho Chi Minh, qui ritratto nei suoi anni formativi da giovane esule, mentre lavora come fotografo a Parigi e aiuto cuoco a Londra sotto lo pseudonimo di Nguyen Ai Quoc, assorbendo le idee che forgeranno il suo destino. I veri protagonisti del libro sono queste figure, spesso relegate a un ruolo minore o del tutto ignorate dalla storiografia tradizionale. Ne seguiamo i passi da Calcutta a Shanghai, da Singapore a Yokohama, da Manila a Mosca, mentre stringono alleanze, traducono i pamphlet incendiari di Kropotkin e pianificano l'insurrezione.

La tesi centrale di Harper è potente e inconfondibile: la liberazione dell'Asia non fu l'esito meccanico della Seconda Guerra Mondiale né una magnanima concessione delle potenze europee in declino. Fu, al contrario, il culmine di decenni di lotta incessante condotta da una rete militante transnazionale. Con un'acuta ironia storica, l'autore mostra come questi rivoluzionari seppero ritorcere contro l'impero le sue stesse infrastrutture — piroscafi, telegrafo, ferrovie, servizi postali — trasformandole in formidabili armi di sovversione. I porti coloniali, concepiti come centri di dominio militare e sfruttamento economico, si trasformarono così in involontari crocevia di dissenso. Divennero «polveriere» in cui il contatto tra culture, la coscienza di un'oppressione condivisa e la circolazione di ideologie radicali come l'anarchismo e il marxismo-leninismo crearono una miscela esplosiva. In città come Hong Kong, Batavia (l'odierna Giacarta) e



Rangoon, dove un attivista indiano poteva trovare rifugio presso un compagno cinese e organizzare un'azione con un collega indonesiano, prese forma una nuova politica su scala globale.

La potenza narrativa del saggio si fonda su un'impressionante mole di fonti d'archivio, consultate in più lingue e continenti. Lo stile, definito epico e paragonabile a un thriller di spionaggio, prende vita grazie a diari, lettere, stampa clandestina e, soprattutto, ai meticolosi rapporti dello Special Branch britannico e della Sûreté francese, che tracciavano con ossessione ogni movimento dei sospetti. Il lettore è proiettato in un vortice di false identità, messaggi cifrati, attentati e fughe audaci. La narrazione intreccia le singole biografie per illustrare le grandi tendenze storiche, trascinandoci nel gioco del gatto e del topo tra agenti imperiali e rivoluzionari, un inseguimento lungo migliaia di chilometri attraverso oceani e continenti. Particolarmente affascinante è la spiegazione di come la tecnologia stessa divenne un'alleata: macchine da stampa portatili per produrre giornali in una valigia, la facile reperibilità della dinamite e il telegrafo per comunicazioni quasi istantanee permisero una diffusione senza precedenti del pensiero anticoloniale.

Forse il merito più grande del libro è la capacità di restituire ai popoli asiatici il ruolo di soggetti attivi della propria storia. Harper si discosta deliberatamente dalle icone canoniche come Gandhi o Sun Yat-sen per dare spessore e centralità a figure meno note in Occidente ma cruciali. Spiccano tra queste l'indiano M.N. Roy, intrepido rivoluzionario bengalese che divenne figura di spicco del Comintern e fondò il Partito Comunista Messicano, e l'indonesiano Tan Malaka, comunista nomade e instancabile organizzatore che attraversò mezza Asia nascosto dietro una dozzina di pseudonimi. Nel seguire i loro percorsi, Harper non si limita a mappare gli spostamenti individuali, ma tesse la trama di un unico, grande progetto di liberazione, animato da una costante tensione tra slancio nazionalista e vocazione internazionalista. Emerge così una «storia dal basso» che, oltre a offrire una prospettiva inedita, fa luce sulle complesse dinamiche di un fronte ribelle tutt'altro che monolitico, mostrando le sue fertili contaminazioni ma anche le sue insanabili fratture.

Asia Ribelle non è dunque solo una superba ricostruzione storica, ma anche una profonda riflessione sulla natura della globalizzazione e sulla genesi del nostro mondo. Le reti clandestine descritte, con la loro abilità di operare oltre confine e usare la tecnologia per diffondere messaggi contro-egemonici, prefigurano in modo impressionante le dinamiche digitali contemporanee. Le questioni sollevate da questi pionieri — sovranità, giustizia sociale, identità nazionale versus internazionalismo, il dilemma tra lotta armata e dibattito intellettuale — risuonano oggi con immutata potenza.

Con quest'opera, Harper tesse un arazzo ricco, complesso e necessario. È una lettura fondamentale per chiunque voglia comprendere non solo il crepuscolo degli imperi, ma soprattutto l'alba di un'Asia moderna, forgiata nel fuoco e nella speranza di un mondo sotterraneo che osò sognare la libertà.

RISE

Dal 2016 a oggi hanno contribuito a RISE*: **Francesco Abbate** (Università di Torino e OEET), **Anna Maria Abbona Coverlizza** (MedAcross e Università di Torino), **H.E. Esti Andayani** (Ambasciatrice della Repubblica di Indonesia in Italia), **Tomaso Andreatta** (Camera di Commercio europea in Viet Nam e Intesa Sanpaolo), **Fortunata Armocida** (Città di Torino), **Dennis Arnold** (Universiteit van Amsterdam), **Emanuele Ballestracci** (Università di Torino), **Pietro Battistella** (APCO Worldwide), **Andrea Benvenuti** (University of New South Wales, Kensington), **Salvo Bitonti** (Accademia Albertina delle Belle Arti di Torino), **Matteo Boaglio** (Intesa Sanpaolo), **Michele Boario** (T.wai e Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo), **Giuseppe Bolotta** (Università Ca' Foscari), **Gianluca Bonanno** (T.wai, Kyoto University e IPSO), **Valerio Bordonaro** (Associazione Italia-Asean, Scuola di Politiche e Nearco), **Nicholas Borroz** (University of Auckland), **Pietro Borsano** (Advising Asia e Shinawatra University), **Maria Bottiglieri** (Città di Torino), **Frédéric Bourdier** (Institut de Recherche pour le Développement – France, e Université Paris 1, Panthéon Sorbonne), **Vanina Bouté** (Université de Picardie, Jules Verne e Centre Asie du Sud-Est), **David Brenner** (Goldsmiths, University of London), **Shaun Breslin** (University of Warwick), **Cecilia Brighi** (Italia-Birmania. Insieme), **Francesco Buscemi** (T.wai e Scuola Superiore Sant'Anna, Pisa), **Linda Calabrese** (Overseas Development Institute), **Septrin John Calamba** (Mindanao State University), **David Camroux** (SciencesPo e Viet Nam National University), **Daniele Carminati** (City University of Hong Kong), **H.E. Abdul Malik Melvin Castelino** (Ambasciatore della Malaysia in Italia), **Simone Centola** (Withers KhattarWong), **Chaw Chaw Sein** (University of Yangon), **Chheang Vannarith** (ISEAS-Yusuf Ishak Institute), **H.E. Chirdchu Raktabutr** (Ambasciatore del Regno di Thailandia in Italia), **Luciana Chiaravalli** (Promos e NIBI), **James Chin** (University of Tasmania), **Ja Ian Chong** (National University of Singapore), **Lisandro E. Claudio** (University of California, Berkeley), **Robert Cole** (National University of Singapore), **Jayeel Serrano Cornelio** (Ateneo de Manila University), **Guido Creta** (Università di Napoli, L'Orientale), **Daimon-Sato Takeshi** (Waseda University), **Pierpaolo De Giosa** (Antropologo sociale), **Karin Dean** (Tallinn University), **Christopher Dent** (Edge Hill University), **Evelyn S. Devadason** (Universiti Malaya), **Hien Laëtitia Do Benoit** (Conservatoire national des Arts et Métiers e IIRSA), **Do Ta Khanh** (Viet Nam Academy of Social Sciences), **H.E. Don Pramudwinai** (Ministro degli Esteri del Regno di Thailandia), **Claudio Dordi** (Università Commerciale "Luigi Bocconi", Milano), **Aurora Donzelli** (Università di Bologna), **Simone Dossi** (T.wai, TOChina Hub e Università Statale di Milano), **Arianne DeLaRosa Dumayas** (Chuo University), **Michele Farina** (Università di Torino), **Nicholas Farrelly** (T.wai e University of Tasmania), **Fabio Figiaconi** (Vrije Universiteit Brussel – VUB), **Carlo Filippini** (Università Bocconi), **Fitriani** (CSIS Indonesia), **Manabu Fujimura** (Aoyama Gakuin University, Giappone), **Giulia Garbagni** (University of Cambridge), **Marco Gaspari** (Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo), **Giuseppe Gabusi** (T.wai e Università di Torino), **Kim Geheb** (CGIAR), **Gabriele Giovannini** (T.wai e Università di Torino), **Enrico Giuntelli** (Italy Malaysia Business Association), **Edmund Terence Gomez** (Universiti Malaya), **Michael Guarneri** (Northumbria University), **Jürgen Haacke** (London School of Economics e Political Science), **Enze Han** (University of Hong Kong), **Arve Hansen** (University of Oslo), **Sam Hardwick** (Australian National University), **Naomi Hellmann** (Max Planck Institute), **Ray Hervandi** (The Habibie Center), **Enno Hinz** (Bonn Institute e Deutsche Welle), **Alin Horj** (OCSE), **Erasmus Indolino** (Dezan Shira & Associates), **Giacomo Innocenti** (Università Cattolica del Sacro Cuore), **Muhamad Iqbal** (Monash University), **Han Ka** (Ricercatore indipendente), **Chulaporn Kobjaiklang** (National Institute of Development Administration), **Kyaw Zeyar Win** (Peace Research Institute Yangon), **Jayson S. Lamchek** (Australian National University e ASEP-CELLs Project), **Hwok-Aun Lee** (Institute of Southeast Asian Studies), **Zeno Leoni** (King's College London), **Guanie Lim** (Nanyang Technological University), **Mirella Loda** (Università di Firenze), **Natalino Loffredo** (MISE), **Neungreudee Lohapon** (Chulalongkorn University), **Melania Lotti** (Banca Mondiale), **Giuseppe Malgeri** (COSPE Onlus), **Manuele Mambelli** (Dhoburi Rajabhat University), **Manoj Potapohn** (Chang Mai University), **Paolo Mascia** (Ricercatore indipendente), **Pietro Masina** (T.wai, Università di Napoli, L'Orientale, e University of Cambridge), **Nathanial Matthews** (King's College London e CGIAR), **Erron C. Medina** (Ateneo de Manila University), **Patrick Meehan** (SOAS University of London), **Ronald U. Mendoza** (Ateneo de Manila University), **Nicola Messina** (Freelance), **Matteo Migheli** (Università di Torino e OEET), **Dominik Mierzejewski** (Università di Łódź), **Jørgen Ørstrøm Møller** (ISEAS – Yusuf Ishak Institute), **Luigi Monteanni** (SOAS, Università di Londra), **Bradley J. Murg** (Seattle Pacific University and Greater Mekong Research Center), **Marco Musso** (Laureando, Università di Torino), **Jack Myint** (US-ASEAN Business Council), **Darshinee Nadarajan** (Maritime Institute of Malaysia), **H.E. Mynt Naung** (Ambasciatore della Repubblica dell'Unione del Myanmar in Italia), **Raimondo Neironi** (T.wai, Università di Torino, Alma Mater Studiorum - Università di Bologna e Collegio internazionale Ca' Foscari, Venezia), **Ngoei Wen-Qing** (Singapore Management University), **H.E. Nguyen Thi Bich Hue** (Ambasciatrice della Repubblica socialista del Viet Nam in Italia), **Augusto Ninni** (Università di Parma e OEET), **H.E. Domingo Nolasco** (Ambasciatore della Repubblica delle Filippine in Italia), **Romeo Orlandi** (Associazione Italia-Asean), **H.E. Dato Abdul Samad Othman** (Ambasciatore della Malaysia in Italia), **Phan Xuan Dung** (ISEAS – Yusuf Ishak Institute), **Andrea Passeri** (Universiti Malaya), **Gianluca Pastori** (Università Cattolica del Sacro Cuore), **Luciano Pezzotta** (Italy Malaysia Business Association ed European Centre for Strategic Innovation), **T.J. Pempel** (University of California, Berkeley), **Michelangelo Pipan** (Associazione Italia-Asean), **Giulio Pugliese** (University of Oxford e IAI), **Matteo Putilli** (Università di Firenze), **Daniele Regge** (MedAcross), **Andrea Revelant** (Università Ca' Foscari), **Jonathan Rigg** (University of Bristol e National University of Singapore), **Silvia Rosina** (Seat Pagine Gialle), **Amalia Rossi** (NABA Nuova Accademia di Belle Arti), **Paolo Rossi** (Tresno Records), **Stefano Ruzza** (T.wai e Università di Torino), **Giovanni Salinaro** (SACE), **Luca Saporiti** (Camera di Commercio Italia-Myanmar), **Luca Sartorelli** (T.wai e consulente Agenzia italiana per la cooperazione allo sviluppo), **Francesco Sassi** (RIE – Ricerche Industriali ed Energetiche), **Luigi Sausa** (Università degli Studi di Napoli, L'Orientale), **Augusto Scaglione** (Intesa Sanpaolo), **Sandra Scagliotti** (Consolato della Repubblica Socialista del Viet Nam a Torino e Centro di studi vietnamiti), **Fabio Scarpello** (Murdoch University), **Rosalina Sciortino** (SEA Junction e Mahidol University), **Anja Senz** (University of Heidelberg), **Smita Sharma** (The Tribune), **Edoardo Siani** (Università Ca' Foscari), **Filippo Silvani** (Ronchi Asia), **Claudio Sopranzetti** (Central European University), **Antonia Soriente** (Università degli Studi di Napoli, L'Orientale), **Alessandro Stasi** (Avvocato), **Giacomo Tabacco** (Università di Milano-Bicocca), **Takahashi Katsuyuki** (Naresuan University), **Jarren Tam** (Centre for Public Policy Studies – Asian Strategy and Leadership Institute), **H.E. Tana Weskosith** (Ambasciatore del Regno di Thailandia in Italia), **Massimiliano Tani** (University of New South Wales, Canberra), **Pham Sy Thanh** (Viet Nam Institute for Economic and Policy Research), **Tran Thanh Quyet** (Università di Hanoi), **Thomas Timlen** (Risk Intelligence), **U Maung Maung** (Confederation Trade Unions Myanmar), **Alessandro Uras** (Università di Cagliari), **Francesco Valacchi** (Università di Pisa), **Andrea Valente** (Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas – University of Lisbon), **Vittorio Valli** (Università di Torino e OEET), **Federico Vasoli** (dMTV – de Masi Taddei Vasoli), **Matteo Vergani** (Deakin University), **Erika Vitale** (MedAcross), **Gudrun Wacker** (Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP), **Jin Wang** (Northumbria University), **Akkanut Wantanasombut** (Chiang Mai University), **Bridget Welsh** (John Cabot University), **Sigrid Wertheim-Heck** (Wageningen University & Research), **Andrea Chloe Wong** (University of Canterbury, Christchurch, e Pacific Forum CSIS), **Wu Lunting** (Freie Universität Berlin), **Zha Daojiang** (Peking University), **Zhang Denghua** (Australian National University), **Lorens Ziller** (Camera di Commercio italiana nelle Filippine), **Roberto Zoppi** (Camera di Commercio italiana per il Sud-Est asiatico).

*Le affiliation si riferiscono al periodo in cui le autrici e gli autori hanno contribuito ai numeri della rivista