

anno 2 - numero 3 - Aprile 2008

FORWARD

la rivista per chi è un passo avanti





Stefania Lallai
Responsabile
Relazioni Esterne
TNT Express Italy

In Brasile, dove Forward approda nel suo primo numero dell'anno, vivono quasi 60 milioni di poveri, ma nel solo 2007 più di 60.000 persone sono diventate milionarie. Un numero sconvolgente: se si pensa che fino al 2006 i brasiliani ricchi erano 130.000, questo significa che in un solo anno la loro percentuale è aumentata di 46 punti. Benvenuti nel più popoloso Paese dell'America del Sud, dove la ricchezza si moltiplica a velocità sorprendente: del resto, ci troviamo nella lettera "B" delle cosiddette "BRIC countries" e questa è una delle quattro economie destinate a dominare il Pianeta di qui al 2050. E che non si tratti di previsioni campate per aria ce lo conferma il manager TNT **Curtis Watson**, che spiega come dietro lo sviluppo impetuoso di questo Paese vi siano gli investimenti stranieri e come questo aspetto si combini idealmente con la ricchezza di materie prime e la posizione geografica, che ne fa un'ideale porta d'ingresso per il ricco mercato del Sud America. Aggiungiamoci l'agro-business del **biofuel**, e il cocktail del successo brasiliano è servito. Un cocktail che, tuttavia, difficilmente assaggeranno i *meninos de rua* e gli abitanti delle favelas che fanno da cornice alle grandi città. Ma d'altra parte questo è il Paese che forse più di ogni altro incarna il concetto di contraddizione e che rappresenta un inno alla diversità, il tema dominante di questo numero di Forward, sin dalla sua nascita. Un Paese la cui fotografia verrà sempre invariabilmente mossa, essendo sospeso tra ricchezza e povertà, fasto e decadenza, luogo comune e innovazione. Noi di Forward abbiamo cercato di conoscerlo nell'unico modo possibile: un'immersione totale e senza riserve, un viaggio no-limits con qualche inevitabile analogia con la folle avventura di Klaus Kinsky, quando in "Fitzcarraldo" attraversava la foresta amazzonica con una nave.

Lo stesso percorso, a pensarci bene, che ha fatto **Mario Conti** convinto sostenitore del commercio equo e solidale, quando, via acqua come nel film di Werner Herzog, è andato a conoscere i produttori di quella linfa vitale chiamata **guaranà**, i *caboclos*, polazione meticcica che ha saputo mettere a frutto una delle tante ricchezze prodotte da questa terra, una delle molte opportunità che, come ci illustra uno dei nostri compagni di viaggio, il console brasiliano in Italia **Antônio Augusto Dayrel**, solo il Brasile può offrire. Una terra che, in fondo, è lontana solo apparentemente dall'Italia: leggendo la storia di Brasilia, la capitale visionaria di questa nazione, non possono non saltare alla mente alcune analogie con quanto accade nel nostro Paese e che **Rocco Giordano**, uno dei massimi esperti di trasporto in Italia, impietosamente mette a fuoco nell'analisi sui mali che affliggono il nostro sistema dei trasporti e delle infrastrutture: correzioni in corso d'opera, cambi continui di indirizzo politico e quindi di strategia, lentezze, deficit previsionali... Il tempo di cogliere questa fugace similitudine, e già l'attenzione si rivolge al passato, ad un incredibile angolo di Francia in salsa portoghese, antica eredità dei sogni coloniali di Luigi XIII: siamo arrivati nel **Nordeste**, nello stato di Maranhao, e improvvisamente i concetti di BRIC countries, espansione economica, opportunità strategiche diventano deboli suoni che si perdono in lontananza, annullati dalle dolenti note del Fado... Sembra impossibile, eppure siamo nello stesso Paese che ha costruito, dal nulla, un colosso aeronautico poco conosciuto ma estremamente competitivo come l'**Embraer**. Ma siamo anche nella terra dove è nata, dal genio di Jorge Amado, la favola di **Dona Flor e dei suoi due mariti**. In effetti ce n'è abbastanza da uscirne confusi. O irrimediabilmente innamorati, stregati da questo eterno limbo tra sogno e realtà chiamato Brasile.

PROFUMO

DI BRASILE

[CONTENTS]



■ Una perfetta contraddizione resta misteriosa ai savi come ai pazzi.

Johann Wolfgang Goethe dal "Faust"

Diversità



Anno secondo n° 3 - aprile 2008

Direttore Responsabile **Stefania Lallai**
Direttore Editoriale **Giuseppe Guzzardi**

Coordinamento **Roberta Carati**
Art Director **Vincenzo de Rosa**

Testi: Marco Barbieri, Mario Conti, Riccardo Della Seta, Roberto Nespolo, Fabrizio Parati, Beppe Tenti

Si ringrazia il Tucano Viaggi Ricerca
info@tucanoviaggi.com
www.tucanoviaggi.com

Foto: Archivio TNT, Archivio Vie&Trasporti, www.sxc.hu, Willy Fassio, Fabrizio Jelmini, Pietro Scozzari, Pietro Tarallo, Carla Milone, foto di copertina Nara Vieira da Silva Osga

Redazione: Servizio Comunicazione & CSR
comunicazione@tntitaly.it

Grafica: Studio Grafico Page

Stampa: Tipografia Abbiati -
via Padova, 5 - 20127 Milano

Realizzazione:
Casa Editrice la fiaccola srl
20123 Milano,
Via Conca del Naviglio, 37
Tel. 02/89421350
www.fiaccola.com

Registrazione Tribunale Torino n. 65 del 21/06/07

■ PARALLELI

Dall'Italia al Brasile e ritorno

Italia e Brasile: due realtà lontane e indubbiamente diverse. Eppure, basta volerle cercare ed ecco le analogie, le somiglianze, i rimandi... e soprattutto i ponti: quello equo e solidale che unisce il nostro Paese con i villaggi della Foresta amazzonica, quello degli investimenti all'insegna del Made in Italy, quello... Ma perchè anticipare? Non è forse meglio leggere?

1

■ IL REBUS DEI TRASPORTI

Mobilità: lo sviluppo passa da lì

Utenti e addetti ai lavori concordano: il tema dei trasporti è una priorità delle politiche di sviluppo e di competitività del sistema economico nazionale. E allora che cosa fare per riportare l'Italia sui binari dell'alta velocità? Rocco Giordano detta sette regole. Da seguire subito.

8

■ APPUNTI DI VIAGGIO

Inmersi nel Brasile

“Se viaggiare è la tua passione, il Brasile è il tuo destino”. Dal sito di un’agenzia di viaggi, le parole che meglio raccontano un Paese dove le meraviglie della natura si sposano alle tradizioni locali, tra vecchie storie e moderne follie. Per dirla con Jorge Amado, una “cultura che ubriaca chi vi si immerge”.

- 14 Terraviva
- 18 L'albero della vita
- 24 Brasilia, una città da dimenticare
- 27 Francesi di Maranhão
- 30 Si può solo crescere
- 33 Questione di “spirito”
- 36 Dribbling nei cieli
- 38 Dona Flor e i suoi due mariti

Brasile



■ ASSISTENZA VIRTUALE

Vittoria, l'altra faccia del Customer Service

Una voce più che un volto, prodotta da un sintetizzatore eppure così simile a quella umana da essere praticamente indistinguibile. È la voce di “Vittoria”, l'assistente virtuale Front Line che guida il cliente TNT fino alla soluzione del problema. Una voce che, paradossalmente, ha migliorato le relazioni umane...

■ LINK WORLD

Un finestra sul mondo in 15 notizie

Tante sono le news di varia attualità riportate in questo che vuole essere un osservatorio privilegiato su quel che accade nel mondo dei trasporti (e dintorni): accordi, tagli del nastro, investimenti, brevetti e nuove produzioni. E, quando serve, qualche nota polemica...

■ ASIA ROAD NETWORK

Dal 2008 il Far East è molto più vicino

Annunciato sul primo numero, è già operativo il network road in versione extra large che collega 120 città tra Singapore, Malesia, Thailandia e Cina. Il “corridoio” lungo 4.000 chilometri, si propone alle aziende che investono in Cina quale vantaggiosa alternativa al trasporto aereo e marittimo.

■ L'ITALIA DI NUOVO A CASA

100 anni dopo, rivive la Grande Corsa

Sulle sue ruote all'andata, a bordo di un Boeing 747 al ritorno, l'auto che nel 1907 partecipò, e vinse, al primo Raid della Storia dell'Automobile, è tornata alla quiete del Museo dell'Automobile di Torino. Sulla strada con lei Beppe Tenti e la logistica TNT.

40

44

46

47





■ PRAGA, 10:50 CITTÀ VECCHIA

Nella vecchia Praga

Alla guida del suo TNT, Boleslav Dusanek sta effettuando una consegna in Piazza della Città Vecchia. Lo “sorveglia” il campanile della Týnský Chrám. Dall’alto della guglia, ci si può fare un’idea dell’estensione dell’East Road Network di TNT, il più capillare del settore.



■ ROMA, 11:50 COLOSSEO

Di corsa nella storia

Zona del Colosseo: il driver TNT ha la fortuna di lavorare in uno dei posti più belli del mondo. Millenni di storia circondano il suo van ma lui, adesso, ha soltanto occhi per la lancetta dell'orologio e per i minuti che lo separano dalla destinazione. La consegna 12:00 Express arriverà in orario.



Trasporti,

E soprattutto: da dove partire? Se l'Italia è in ritardo su tutti i fronti (e lo è), ecco sette cose da fare per rimetterla sui binari dell'alta velocità. Partendo da due priorità: le infrastrutture e il processo di formazione dei costi dei trasporti e della logistica

di Rocco Giordano*

Il dibattito sul tema dei trasporti e della logistica diventa sempre più attuale e ad occuparsene sono i tanti addetti ai lavori: utenti, esperti. Unanime la conclusione cui pervengono: il tema della mobilità è una priorità delle politiche di sviluppo e di competitività del sistema economico nazionale.

Le difficoltà nascono nel ritrovare un approccio "unitario" alle politiche da attuare che non siano solo congiunturali né tantomeno solo strategiche! Gli scenari di riferimento

rispetto ai quali inserire le politiche di intervento sono sempre più ampi sul piano spaziale mentre i cicli economici che caratterizzano le economie dei diversi Paesi sono sempre più corti. Questa forbice spazio-tempo rende complessa la politica di posizionamento geo-economico e geopolitico del nostro Paese.

Un approccio sistematico, necessario soprattutto ai fini di una programmazione accorta di settore, deve tenere conto di quanto si va definendo per il Piano Generale della Mobilità - dopo il Piano dei Trasporti del 2001 e il Piano della Logistica del 2006 - e deve avere alla base di ogni politica di intervento due priorità di valutazione: le infrastrutture e il processo di formazione dei costi dei trasporti e della logistica.

che fare?

Infrastrutture, criticità storica

La debolezza infrastrutturale italiana rappresenta una criticità storica che negli ultimi vent'anni, nel confronto con i principali partner europei, è andata purtroppo aggravandosi. Paesi come la Francia, il Regno Unito, la Germania, il Belgio e l'Olanda che nel 1985 distaccavano l'Italia sul fronte della dotazione di infrastrutture in rapporto al PIL, nel 2005 hanno ulteriormente allungato il passo; ma ciò che è più grave, nazioni che vent'anni fa conseguivano risultati peggiori dei nostri sono, oggi, davanti a noi, o in fase di imminente sorpasso. Esempio a questo proposito la performance della Spagna.

Per quanto riguarda, in particolare, lo sviluppo della rete autostradale, negli ultimi dieci anni l'Italia ha fatto registrare un incremento di appena il 4,8 per cento, notevolmente al di sotto di Spagna (+ 19,1%), Francia (+ 32,7%) e Portogallo (+ 142,2%).

Strettamente collegato al tema delle infrastrutture c'è quello dei trasporti e accessibilità territoriali.

I traffici, soprattutto su strada, tendono a crescere in ter-

Se non ci fosse l'ultimo momento,
non si riuscirebbe a fare niente.

Corollario alla legge di Murphy, Arthur Bloch

ZONA CESARINI

mini di tonn-km, e più ancora in termini di veicoli-km, molto più dei volumi complessivi di movimentazione delle merci e dello stesso PIL.

La crescita dei veicoli-km, sia per il trasporto delle merci sia per il trasporto viaggiatori soprattutto con autovettura privata, incontra sempre più fattori di ostacolo per effetto della congestione data soprattutto dalla scarsa connettività delle reti e delle scarse accessibilità dei territori, con un forte appesantimento dei nodi autostradali.

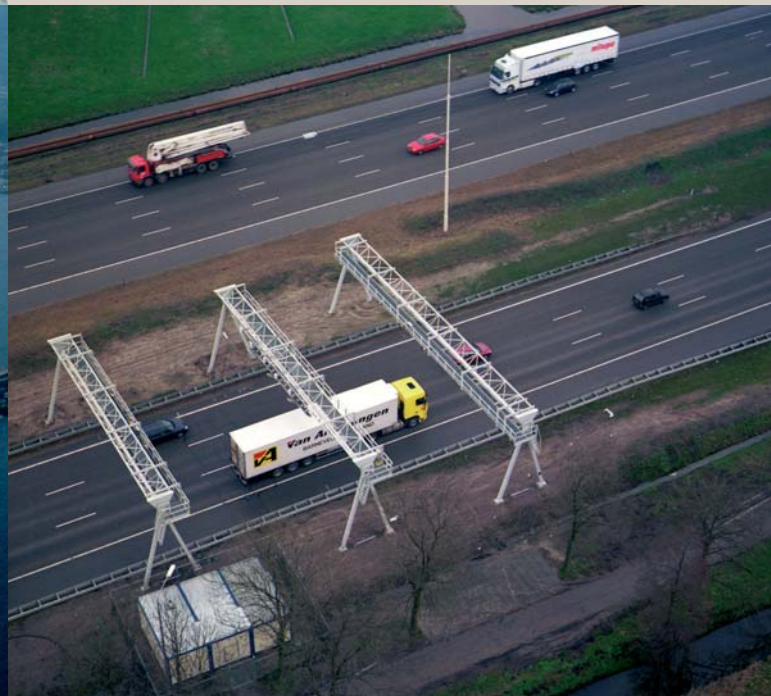


Costo-km e costo-orario (euro) dell'Italia a confronto con gli altri Paesi europei - anno 2006

PAESI	Costo orario autotrasporto (1) Gennaio 2006	Costo chilometrico autotrasporto (2) Gennaio 2006
ITALIA	72,925	1,451
GERMANIA	70,946	1,289
FRANCIA	73,701	1,340
SPAGNA	53,855	1,078
POLONIA	42,312	0,845
AUSTRIA	61,516	1,230
UNGHERIA	47,742	0,953
SLOVENIA	56,593	1,132
ROMANIA	36,430	0,729

Fonte: Comitato Centrale Albo Autotrasporto - Ministero dei Trasporti

- (1) I costi orari sono stati calcolati sulla base delle velocità commerciali che tengono conto delle dotazioni infrastrutturali. È opportuno evidenziare che una minore velocità media significa una minore produttività e aggravio dei costi, a causa del maggior numero di ore necessarie per realizzare i servizi.
- (2) Per il costo chilometro dei servizi di trasporto, va specificato che al netto dei ristorni anche fiscali, diventa comparabile e si allinea a quello degli altri Paesi maggiormente competitivi come Francia e Germania.



Trasporti e logistica, quanto costano i servizi

Nella UE a 15 la produzione industriale vale 4.648 miliardi di euro e i costi di trasporto/logistica “pesano” per il 16 per cento; in Italia, la produzione industriale vale 904 miliardi di euro e i costi di trasporto/logistica sono di 198 miliardi e “pesano” per il 20 per cento (anno 2005). Abbassare questa incidenza ai livelli europei significa recuperare competitività per circa 40 miliardi di euro! Per quanto riguarda il trasporto di merci su strada, sul piano dello sviluppo reale dei servizi il costo-km in Italia è più alto in assoluto rispetto agli altri

Paesi europei, mentre il costo orario è più allineato soltanto perché siamo costretti a stressare le nostre risorse produttive (autisti e camion). Infatti, per percorrere 100.000 km-anno occorrono mediamente 2.000 ore in Italia, contro le 1.818 di Francia e Germania.

Scenari in via di definizione

Gli scenari di sviluppo che si andavano configurando tra il 2000 e il 2002 da parte degli organismi internazionali, prevedevano un'accelerazione della crescita dei Paesi

del Far-east, una ripresa economica dei Paesi europei, una spinta allo sviluppo dei Paesi euro-asiatici e la necessità di “saldare” l’Europa dei 25, oggi dei 27, puntando su una accelerazione del potenziamento infrastrutturale per l’integrazione dei mercati. Più precisamente, nello scenario al 2015-2020 veniva prevista una spinta allo sviluppo e alla crescita di alcuni Paesi africani, in particolare quelli del bacino del Mediterraneo e dell’Africa settentrionale, soprattutto i Paesi costieri.

Questo sviluppo c’è stato e anche molto accelerato - determinato soprattutto dalla Cina e dagli USA, che verso il continente africano stanno rafforzando le politiche di intesa economico-commerciale - accorciando al 2010 lo scenario precedentemente previsto al 2015-2020. In questo quadro, che interessa l’Italia soprattutto per i rapporti economico-commerciali con i Paesi del bacino Euro-Mediterraneo, è necessario definire una strategia affinché anche il nostro paese possa riconfigurare la sua politica sul piano delle scelte che includono l’area del Mediterraneo.

Le strategie per definire le politiche per i trasporti non hanno più una connotazione solo spaziale ma fortemen-

Lottica delle valutazioni non è più la distanza degli spostamenti ma il tempo, così come per le prestazioni di trasporto non è il prezzo ma il suo contenuto di servizio è l’elemento fondamentale dell’incontro domanda-offerta.

Sette cose da fare. In fretta

- 1) Redarre il Piano Generale della Mobilità sostenuto da reale finanziamento del fondo per le infrastrutture
- 2) Eliminare ogni area di conflitto su poteri delegati tra Stato centrale, Regioni ed Enti Locali per i trasporti, e allo stesso tempo stabilire le risorse che saranno trasferite nei prossimi anni per la gestione del servizio e degli investimenti
- 3) Una politica fiscale “equa” in ordine al prelievo dal settore dei trasporti su strada e relativo trasferimento alle altre modalità di trasporto
- 4) Una politica ambientale di indirizzo che “eviti” la lettura spezzatino di provvedimenti in ordine alle misure di protezione ambientale e per attenuare la congestione soprattutto nei grandi nodi
- 5) Una politica per i valichi alpini che ormai stanno gradualmente, ma inesorabilmente, tagliando fuori l’Italia dai grandi corridoi di scambio con l’Europa



te temporale, e pertanto vanno attuate con tempestività; le infrastrutture informatiche e telematiche sono più urgenti delle infrastrutture fisiche; la connettività dei sistemi di trasporto consentono di flessibilizzare l’offerta di infrastrutture e di valorizzare il finalismo economico dei trasporti nella logica dello sviluppo interno e internazionale; la competitività assume sempre più dimensioni “glocali”; la ricerca e lo sviluppo devono puntare su settori e sistemi produttivi agili, flessibili, capaci di “adattarsi” ai diversi mercati.

- 6) Una politica mirata e gerarchizzata per funzioni e ruoli delle singole infrastrutture per la portualità e il sistema ferroviario
- 7) Infine, una politica per il trasporto pubblico locale che incentivi aziende capaci di gestire grandi reti integrate, con il supporto di politiche tariffarie di mercato, prestando anche attenzione alle fasce sociali deboli.

*Esperto in economia e politica dei trasporti, Rocco Giordano è Responsabile studi economici CSST (Centro studi sui sistemi di trasporto), Docente Economia dei Trasporti e della Logistica Università di Salerno, Responsabile Studi Ricerca e Sicurezza del Comitato Centrale Albo Autotrasporto

BRASILE

UN PAESE A BRACCIA APERTE

Simbolo della città e del Brasile, con le sue braccia allargate il Cristo Redentore accoglie i visitatori a Rio de Janeiro. L'idea di costruire una statua in cima al monte Corcovado, a 710 metri sul livello del mare e a picco sulla baia di Rio, risale al 1850 ma germoglierà soltanto nel 1921. All'Arcidiocesi basta una settimana, la cosiddetta Semana do Monumento, per racimolare i fondi necessari alla sua realizzazione; è l'accordo sul progetto che richiede molto più tempo. Quello definitivo, il Cristo a braccia aperte, è dello scultore francese Paul Landowski, mentre della supervisione è incaricato l'ingegnere locale Heitor da Silva Costa. I 38 metri della statua vengono inaugurati il 12 ottobre 1931 dal presidente Getúlio Vargas. Dal luglio dell'anno scorso fanno parte delle sette meraviglie del mondo moderno. Una curiosità motivo di orgoglio per il popolo italiano: ai piedi del monumento è ben visibile la targa dedicata a Guglielmo Marconi, a ricordo dell'accensione delle lampade che in quel memorabile giorno del 1931 illuminarono la statua. A dare l'impulso radio era stato infatti il grande scienziato bolognese. L'accesso alla statua è permesso da tre elevatori panoramici e quattro scale mobili. In alternativa, i 222 gradini che separano il Cristo Redentore dal terminale della linea ferroviaria.





La relazione tra Italia e Brasile, Paese dove vive la nostra più grande comunità all'estero, è sempre più appassionata.

AMORE

Il Console brasiliano a Milano descrive con poche ed efficaci immagini la varietà e la diversità del suo Paese, con il quale possiamo e dobbiamo avere rapporti ancora più tenaci, alla riscoperta di un antico amore e di una ritrovata passionalità

di Giuseppe Guzzardi

Terra

L'Ambasciatore Antônio Augusto Dayrell de Lima, inglese di nascita - ha visto la luce nel marzo '43 a Liverpool, rappresenta la Repubblica Federale del Brasile in Italia nel suo ruolo di Console a Milano. È la sua ultima "missione", preceduta da una serie pressoché infinita di incarichi diplomatici. E diplomatico è, appunto, il tono che ti aspetteresti in una conversazione che spazia dalle relazioni storiche tra i due Paesi alle opportunità di investimento e sviluppo, dalla rete di infrastrutture alle procedure burocratiche... Invece, Sua Eccellenza il Console è capace, fermo restando l'assoluta correttezza della forma, di rinunciare a un poco di... diplomazia per il bene dell'Italia e del "suo" Brasile.

I legami tra Brasile e Italia sono tra i più forti e longevi. Come descriverebbe questo momento nel quadro delle relazioni storiche tra i due Paesi?

I dati di estensione territoriale, risorse naturali, popolazione e PIL del Brasile, quando s'intrecciano spiegano le potenzialità emergenti del Paese, come in pochissimi altri casi al mondo; sono questi proprio gli elementi del BRIC (Brasile, Russia, Cina, India), dunque non solo semplici esempi di successo economico, ma di strutturali qualità intrinseche a favorire lo sviluppo.

Interessa qualificare meglio quelle brasiliane, dando per acquisito, nel caso italiano, il fattore fondamentale delle affinità politiche e culturali e delle tradizioni storiche di cooperazione economica. Sembra chiaro lo stato attuale di bassa vulnerabilità economica del Brasile e ci sono quindi possibilità di espansione dell'investimento italiano e del Made in Italy in un mercato in franca e sostenibile evoluzione.

Nell'immaginario collettivo degli italiani, il Brasile è certamente tra i Paesi maggiormente amati e sognati. Cosa c'è oggi dietro questa immagine di soavità nell'affrontare la vita di tutti i giorni?

Così come l'Italia è vista in maniera limitata da molti stranieri, solo come una meta turistica o come un riferimento per moda e stile di vita, l'immagine del Brasile subisce ugualmente distorsioni all'estero. Benché il Brasile, in effetti, possieda luoghi paradisiaci e una popolazione allegra e accogliente, la realtà del Paese va al di là degli stereotipi conosciuti. Il Brasile moderno presenta una società e una struttura economica complessa, che rende possibile la coesistenza di tutti i modi e ritmi di vita, includendo sia l'aspetto tradizionale, come quello alternativo o cosmopolita.

Calciatore o chitarrista, recita Vinicius de Moraes. È ancora vero?

La musica e il calcio sono elementi importanti dell'immaginario e dell'identità brasiliana. Nella mentalità brasiliana, il calcio e la musica sono inoltre visti da molti come forme di "arte" complementari. Così come la musica brasiliana non è solo ristretta all'universo del samba, come immaginano molti stranieri, ma include anche la "bossa nova", la musica popolare brasiliana, il "forró", la musica "sertaneja", il calcio possiede anche lui diversi stili e influenze a livello regionale. Sebbene la produzione di musica autentica e di ottima qualità non manchi, quella commerciale massificata è sempre più presente.

Permangono, comunque, il talento e la capacità di improvvisazione del brasiliano che viene sfruttata in nuovi tipi di musica, anche elettronica, e nello sport, come un tutt'uno, estrapolando il calcio, con risalto per la pallavolo, il nuoto e la vela tra altri sport olimpionici.



iva



Brasile, Paese non ancora maturo e “saturo” dal punto di vista industriale e commerciale. Ci sono ancora molte interessanti opportunità per gli imprenditori italiani?

L'imprenditoria italiana non è rimasta indifferente allo sviluppo del Brasile negli ultimi anni. Osserviamo un chiaro segnale di ripresa degli investimenti - non solo da parte di grandi aziende, ma anche delle piccole/medie imprese e di un grande numero di persone fisiche. L'Italia ha fatto investimenti diretti per circa 420 milioni di dollari nel 2006, collocandosi al nono posto tra i Paesi investitori, cifra che deve essere favorevolmente rivista se includiamo le triangolazioni finanziarie.

Ci sono però altri Paesi dell'Unione europea più accorti, come la Spagna: hanno individuato subito le nuove finestre di opportunità d'investimento - le quali non saranno sempre eternamente aperte. Toccherebbe adesso all'Italia rinnovare con più vigore il suo storico interesse per il Brasile.

Qual è l'immagine degli imprenditori italiani?

Dal momento che il processo di industrializzazione del Brasile iniziato nel XIX secolo è stato ampiamente influenzato dal contributo dell'immigrante italiano, soprattutto nel centro-sud, l'immagine dell'imprenditore italiano nel Paese è positiva nel suo ruolo di portatore di know-how tecnico, tecnologico e, soprattutto, di determinazione e capacità imprenditoriale.

Giudica le procedure burocratiche alla sua portata?

La struttura della burocrazia in Brasile è simile a quella esistente nei Paesi di prima grandezza, con vasta estensione territoriale e popolazione. Se i processi burocratici presentano ancora alcune difficoltà per il cittadino e per l'imprenditore, la situazione non rende minore l'interesse internazionale nei confronti dell'investimento in Brasile, rappresentato da volumi record negli ultimi anni.

Il Governo Federale e i governi provinciali, comunque, sono consapevoli della necessità di modernizzare e aggiornare i processi amministrativi in modo da garantire la competitività del Paese in futuro.

L'immagine dell'imprenditore italiano in Brasile è positiva nel suo ruolo di portatore di know how tecnico, tecnologico e, soprattutto, di determinazione e capacità imprenditoriale.

Quali sono gli Stati più interessanti per investire nel settore industriale e zootecnico?

Dagli anni '70, la frontiera agricola del Brasile è localizzata nella regione centro-ovest del Paese ed è formata dagli stati di Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Tocantins.

Lo sviluppo dell'allevamento e dell'agricoltura in Brasile è particolarmente accelerato in questo momento, con grandi indici di produttività. Esistono, inoltre, eccellenti opportunità di investimento nelle regioni agricole tradizionali del Brasile nel centro-sud e nel

nord-est, sebbene inizialmente a prezzi più alti.

Per quanto riguarda l'investimento industriale, vi è stato molto interesse, soprattutto da parte di grandi gruppi internazionali, grazie ai generosi incentivi fiscali e di infrastruttura offerti dagli Stati del nord e del nordest del Brasile. Esistono anche eccellenti opportunità nel centro-sud del Paese, beneficiato dalla presenza tradizionale di attività industriali e dalla vicinanza ai principali mercati consumatori.

La rete e le norme finanziarie possono considerarsi moderne?

Il sistema finanziario del Brasile è solido e comparabile, quanto a raffinatezza e varietà di prodotti, ai principali Paesi sviluppati. La tecnologia di automazione delle banche è all'avanguardia.

Come giudica le infrastrutture del suo Paese?

Adeguata, però necessita di un ampio processo di investimenti al fine di garantire la capacità di crescita economica del Paese nei prossimi decenni. Il Governo Federale è consapevole della necessità di modernizzare la sua infrastruttura e ha lanciato, l'anno scorso, un ampio programma di investimenti nelle aree dell'energia elettrica, trasporti e comunicazioni.

E la logistica?

Gli investimenti nell'infrastruttura, programmati dal Governo Federale per i prossimi anni, hanno quale obiettivo il miglioramento e la diversificazione delle opzioni di logistica per lo sviluppo delle attività industriali e commerciali. Il contributo del settore privato, in questo senso, è sempre benvenuto, per mezzo, anche, delle cosiddette "partnership pubblico-private", contratti di concessione per la costruzione e sfruttamento dei servizi di infrastruttura e logistica.

Non tutti sanno che le materie prime brasiliane sono di eccellente qualità, specie nel campo dell'acciaio e dei minerali ferrosi: il livello di lavorazione è adeguato? In altre parole, il Brasile offre un alto livello di semilavorati, utensili o manufatti?

Ora c'è l'accelerazione dei rapporti politici, economici e commerciali tra Brasile e Italia. Pensiamo al commercio bilaterale: nel 2006 ha superato i sei miliardi di dollari - un volume record che promette di essere sorpassato nel 2007 - con 3.8 miliardi di esportazioni brasiliane verso l'Italia, ancora purtroppo eccessivamente concentrate sulle materie prime.



Il commercio estero brasiliano cresce in quantità e valore aggiunto. La crescita è basata sulla varietà equilibrata dei suoi partner commerciali - Unione europea, Stati Uniti, America Latina e Asia - e la ricerca di nuovi mercati valorizzanti per i prodotti brasiliani. Il governo ha intenzione di aprire nuovi mercati in Asia Centrale e di ristabilire relazioni commerciali, su nuove basi, con i Paesi africani. Bisogna rompere gli stereotipi: il dato emblematico è il quarto posto mondiale del Brasile in termine di esportazioni di aerei.

Proprio per questo, sarebbe interessante non vedere il Brasile solo come fornitore di materie prime. In qualche maniera, gli imprenditori italiani dovranno sviluppare maggiormente - aldilà delle grandi imprese da decenni in Brasile - rapporti di collaborazione industriale e tecnologica per sfruttare tutte le opportunità di penetrazione in terzi mercati, e non solo nel grande mercato brasiliano.

Qual è - a suo avviso - il settore emergente nel suo Paese?

Ci sono, per esempio, le filiere tradizionali come la meccanica, la moda e il design. L'agroindustria, sebbene non sia ancora sufficientemente sfruttata da parte degli investitori italiani, offre possibilità di sviluppo particolarmente interessanti. E altre filiere sono alquanto promettenti: si tratta di quelle tecnologiche oppure basate su regimi internazionali nuovi, come ad esempio quello ambientale, delle nanotecnologie e delle biotecnologie.

Lo sviluppo scientifico-tecnologico brasiliano è ad alti livelli e viene arricchito dall'estesa biodiversità del Paese.

Nei limiti imposti dalla riservatezza relazionale, può dirci qual è oggi l'interesse che mostrano i nostri imprenditori nel contattare l'ufficio commerciale del suo Consolato?

Vi è stato un notevole interesse da parte degli imprenditori italiani nello stabilire un contatto con il Settore Commerciale del Consolato Generale del Brasile a Milano, soprattutto per quanto concerne le informazioni sulle tariffe doganali o sugli investimenti.

I settori turismo e immobiliare sono stati i più richiesti dal pubblico italiano, generalmente identificato in proprietario o rappresentante di aziende di piccola o media grandezza.

Se tu hai una mela, e io ho una mela, e ce le scambiamo, allora tu ed io abbiamo sempre una mela per uno. Ma se tu hai un'idea, e io ho un'idea, e ce le scambiamo, allora abbiamo entrambi due idee.

George Bernard Shaw

VALORE

Conoscendo ormai in maniera approfondita il nostro Paese, quali sono - a suo avviso - i settori nei quali un matrimonio d'affari è auspicabile?

Esiste una chiara prospettiva, nel prossimo periodo, di crescita economica sostenibile aldilà del quattro per cento annuo. Nel 2007, il Brasile sarà cresciuto del 4.7 per cento, con livelli d'inflazione bassa. Superavit primario del PIL, saldo positivo record del commercio estero, riserve estere di 173mila milioni di dollari, crescita reale dei guadagni di reddito e facilitazione del credito: questi sono alcuni elementi di diagnosi positiva.

Si è instaurato dunque chiaramente un circolo virtuoso economico. Appare una nuova classe media, per consumare di più. Ora si aspettano dunque due sfide nei rapporti economici e commerciali fra Italia e Brasile: la prima è di ottenere gradualmente una distribuzione più variegata, in Brasile, degli investimenti italiani - sia a livello settoriale sia regionale; la seconda, dal punto di vista brasiliano, è quella di incrementare gradualmente l'esportazione brasiliana verso l'Italia dando priorità allo sviluppo del mercato per i prodotti ad alto valore aggiunto.



L'albero della vita

Un lungo viaggio nella Grande Foresta, dritto al cuore dei caboclos, a bordo di una chiatta carica di ricordi ma anche di bacche. Quelle rosse e leggendarie del guaraná, il seme dell'eterna giovinezza

di Mario Conti*

Sulle tracce di un missionario fuori dal comune con la consapevolezza, maturata ancora prima di partire, che sarà un viaggio ricco di suggestioni: quelle evocate dalla grande foresta del nord del Brasile e dal suo fiume, immenso e sinuoso. Non vorremmo, tuttavia, essere meri turisti che passano senza lasciare segni, innanzitutto in se stessi. Il nostro itinerario ripercorre i sentieri battuti da Padre Augusto Gianola, morto nel 1990. È con lui, e tra la sua gente, che ci apprestiamo a conoscere l'Amazzonia...". Era il dicembre 1997 quando scrivevo queste parole. Dieci anni dopo, il ricordo di quel primo viaggio in Brasile (cui ne seguì un secondo e poi un terzo e un quarto...) è ancora vivissimo:

“A Manaus ad attenderci c'è un caldo umido, appiccicoso. La città - un milione e mezzo di abitanti 'ufficiali' - è moderna e caotica. Il suo bel teatro simbolo di antichi fasti, i mercati variopinti, le strade invase dalle auto e le piazze brulicanti di gente non riescono però a nascondere i segni della decadenza: già visibili in centro, più evidenti man mano che ci si avvicina alle periferie, dove proliferano le immancabili favelas, segno tangibile di un sogno infranto ai margini di una città che, come tante, non mantiene ciò che promette. Nel porto fluviale di Manaus, punto di incontro tra mondi, culture, stili di vita diversi, il moderno - la città frettolosa e industriale - che scivola nell'universo atemporale del fiume,



Noi a Uruçarà eravamo sempre contenti quando arrivava qualcuno a chiedere ospitalità, sempre ascoltavamo con interesse, volevamo sapere, anche se era un rozzo caboclo.

Padre Augusto Gianola da "Dio viene sul fiume"

OSPITALITÀ



ci imbarchiamo su una delle tante chiatte che attendono di essere ricolme di cose e di persone per staccarsi dall'intricato ancoraggio. Ore e giorni di navigazione, l'orologio inutile accessorio per un viaggio segnato dall'alternarsi del giorno e della notte e dai guasti meccanici. Osserviamo il panorama che scorre lungo il fiume: la foresta concede alcuni metri di terra erbosa, dove i caboclos, popolazioni meticce discendenti di indio ed europei, hanno costruito le loro capanne. Si intravedono campi e animali da allevamento, lance e archi e reti da pesca. Dietro le quinte di questa foresta apparentemente



impenetrabile, il resto possiamo solo immaginarlo...". Lo conoscerò meglio con il passare dei mesi quando, irrimediabilmente catturato da un progetto che affonda le radici proprio in quel primo viaggio in Brasile - l'esportazione in Italia del Guaranà Tupan sulle rotte sempre più delineate del commercio equo e solidale - assisterò alla nascita di Agrofrut (la cooperativa che riunisce i primi cinquanta produttori locali di guaranà), alla rinascita della Scuola agricola di Uruçarà e, soprattutto, al riscatto sociale ed economico dei caboclos. "Approdiamo a Uruçarà, un grosso villaggio che si estende per 40.000 metri quadri nel ba-

La leggenda del bambino dagli occhi belli

Nella tribù dei Saterè Mawé era nato il bimbo dagli occhi più belli e gioiosi che si fossero mai visti. I genitori ne erano entusiasti e le madri del villaggio pregavano *Tupam*, il dio del tuono, perchè anche a loro potesse capitare un giorno una tale grazia. La serenità traspariva dai volti degli indios, ma uno spirito maligno si insinuò tra di loro e, dopo essersi trasformato in serpente, raggiunse il piccolo iniettandogli nel piedino il mortale veleno. Quando gli indios se ne accorsero era ormai troppo tardi e i genitori, impegnati nel raccolto, non assisterono neppure all'agonia. Li accolsero alla sera i pianti delle donne, che nulla parvero dinanzi agli strazianti gemiti della madre. Fu a quel punto che nel cielo echeggiò un tuono e una saetta si depose sul corpicino. "È *Tupam* - disse la madre - egli ha pena di noi. Piantate gli occhi di mio figlio e nascerà un frutto che sarà la nostra felicità!". Questo fecero i Saterè, e dalle pupille del bimbo germogliò il *guaranà*, che in lingua tupi vuol dire "l'albero della vita".



cino del Rio delle Amazzoni e conta circa 8.000 abitanti, dopo 18 ore di navigazione in direzione della foce. Sarà la nostra base, punto di partenza per esplorare anche l'interno. Stare con le persone che ci abitano, assumere nei limiti del possibile il loro stile di vita semplice ed essenziale, partecipare alle loro attività, pensare di progettare qualcosa insieme...". Eccola, l'idea che germoglia. Progettare qualcosa insieme. Rileggere il diario di Padre Augusto, visitare mostre no-profit, prendere contatti con Commercio Alternativo (la prima associazione a credere alle possibilità di successo del commercio del guaraná in Italia) saranno espressioni di una volontà precisa: insegnare ai caboclos a pescare. Ma non sono forse pescatori? Certo, ma non serve dar loro pesce tutti i giorni quanto piuttosto insegnare a pescare. Fuor di metafora: se la vera economia di un popolo è basata su ciò che esso è in grado di produrre e vendere, occorre individuare quali sono i prodotti locali e i loro potenziali mercati. La risposta è un energetico naturale dalle proprietà riconosciute: il guaraná. "Siamo rientrati dall'Amazzonia, ma il nostro viaggio non è mai finito. Come speravamo, siamo riusciti a creare dei legami profondi con la popolazione di Urucará e dei dintorni e a rilanciare alcune forme di cooperazione promosse trent'an-

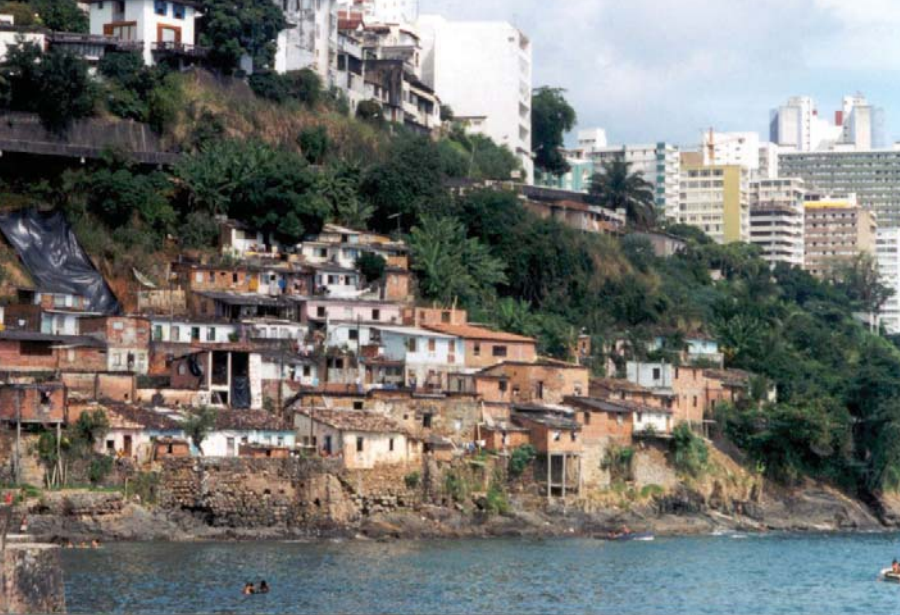




ni fa da Padre Augusto, che dopo aver fatto ottenere ai caboclos la proprietà delle terre, aveva favorito la nascita del CETRU (associazione degli abitanti delle comunità rurali) e della Scuola Agricola. Loro hanno creato una cooperativa agricola, noi ci siamo impegnati a favorire la commercializzazione dei loro prodotti, in particolare del guaraná...”.

Oggi, la produzione è di circa 80 tonnellate l'anno, per un giro d'affari attorno ai 400mila dollari americani. Coinvolge un centinaio di famiglie in una decina di villaggi. La cooperativa locale Agrofrut, che si è consociata con altri produttori dando vita al Consorzio Sapopema, ha ottenuto nel 2007 la Certificazione Biologica per il Guaranà. Per non parlare delle donne, artefici della produzione e commercializzazione di vasi di argilla realizzati secondo le tradizioni indigene. Mentre rifletto su queste cifre, la cui portata simbolica supera il valore meramente economico, ripenso alle difficoltà incontrate nella fase iniziale e durante lo sviluppo dell'attività di produzione-trasformazione-commercializzazione del guaraná: convincere i caboclos, per natura diffidenti, che non si trattava dell'ennesima 'fregatura'; presentare in modo trasparente costi-prezzi-ricavi; l'affidabilità rispetto a tempi e procedure; le difficoltà logistiche (telefono, fax, e-mail erano sconosciuti) e quelle burocratiche per l'esportazione; i trasporti difficoltosi (tutti via fiume). Eppure, undici anni dopo, non soltanto l'esportazione del guaraná è in aumento (e non unicamente attraverso il canale equo-solidale) ma organismi brasiliani prendono Urucarà come esempio e modello da imitare. Sì, come avevo scritto nel diario del mio primo viaggio, “chissà, le strade che dall'Amazzonia conducono in Italia - e viceversa - sono davvero infinite...”.

*Insieme a Samuele Gianola, nipote di Padre Augusto, Mario Conti ha gettato le basi del commercio equosolidale a Urucarà. Sostiene il progetto “Oltre il Guaranà” attraverso l'associazione “Se Fossi Indio”.





Nel mondo non ci sono mai state due opinioni uguali, non più di quanto ci siano mai stati due capelli o due grani identici: la qualità più universale è la diversità.

Michel Eyquem de Montaigne

DIVERSITÀ





Non fa di pietra le nostre case: le fa di ali", scrive il poeta Ferreira Gullar di lui. Lui... è Oscar Niemeyer, il noto architetto che ha realizzato Brasilia e che lo scorso 15 dicembre ha compiuto 100 anni. Il 2008 è "L'anno di Oscar Niemeyer". E Brasilia è Niemeyer, per quanto la città sia il coerente e ordinato risultato della riflessione di altri due sofisticati intellettuali: l'urbanista Lucio Costa e l'architetto paesaggista Roberto Burle Marx. Costruita in 41 mesi, è una delle poche città al mondo creata "ex nihilo". È un tesoro d'arte e d'architettura. È cosa morta, "museo", è "urbs" e non "civitas" per isolati detrattori, e non perché langua e si spenga ma perché non vive insieme al Paese intero, se anche fu pensata come capitale governativa per illustrare l'identità nazionale e le istituzioni dello Stato e per essere la rappresentazione della coscienza di "una identità brasileira". Compresa nel Distretto Federale, all'interno dello stato di Goiás, capitale del Brasile dal 21 aprile del 1960 e, dal 1987, sancita dall'Unesco quale patrimonio dell'umanità, Brasilia è creazio-

Brasilia, una città



Non è importante l'architettura, importante è la vita, importanti sono gli amici e la nostra voglia di cambiare questo mondo sbagliato.

Oscar Niemeyer

DELUSIONE

ne recente ma ha lontane radici in un inesausto desiderio: costruire una nuova capitale nel cuore del Paese - nuova e alternativa a Rio. Idea che circolava in Brasile sin dal 1789, in un programma del movimento indipendentista "Inconfidentes Mineiros". Brasilia nasce dalla volontà politica di Juscelino Kubitschek. Governatore dello Stato di Minas Gerais, nell'ottobre del 1955 Kubitschek diventa presidente della Repubblica e si promuove vigoroso sostenitore della decisione di consegnare al Paese, entro il 1960 (data di scadenza del proprio mandato presidenziale), "la più moderna e rivoluzionaria capitale mai costruita al mondo". Il parto di Brasilia è copiosamente irrorato di velocità. Tempi brevi, vale a dire dal 1956

al 1960: dalla costituzione di un organismo operativo alla pubblicazione del bando di concorso, dalla soluzione progettuale di Lucio Costa all'inaugurazione fissata inderogabilmente per il 21 aprile 1960 (data puntualmente rispettata). Due le sole imposizioni del bando: Brasilia deve potere ospitare mezzo milione di abitanti e contenere un lago artificiale. Nella "Relazione del piano preliminare urbanistico", scritta dallo stesso Costa, si legge: "Brasilia non dipenderà dalla pianificazione regionale, ma ne sarà la causa (...). Deve considerarsi come un atto di possesso, un gesto da pioniere, seguendo le orme della tradizione coloniale". Ecco dunque la cifra della città che, vista dall'alto e senza la guida delle considerazioni

Un atto di possesso, un gesto da pioniere: la città è il "signe de la croix del missionario che con tale gesto prendeva possesso del nuovo mondo". Frutto della riflessione di altri due grandi intellettuali, Costa e Marx, Brasilia si identifica in realtà con Oscar Niemeyer

di Fabrizio Parati

da dimenticare



di Costa, potrebbe apparire segnata da una soluzione urbanistica dettata da un carattere enigmistico: dall'alto, ha forma di croce. Brasilia è il "signe de la croix del missionario che con tale gesto prendeva possesso del nuovo mondo". Due assi, quindi, addomesticati a due diverse funzioni e organizzati secondo norme sull'altezza, la disposizione e la destinazione d'uso degli edifici. L'agorà è all'intersezione dei due assi, laddove si trovano le attività commerciali e la stazione degli autobus.

Prima ancora che si concluda il concorso, Niemeyer, dal suo studio di Rio, progetta l'Hotel Brasilia Palace e il Palazzo Alvorada, residenza del Presidente. Poi, convinto che la distanza annacqui le idee, si trasferisce nel cantiere della nascente città e lì si insegna per oltre un anno e mezzo.

Architetto capo con intorno a sé sessanta collaboratori, Niemeyer progetta nel 1958 il palazzo della Corte Suprema, il Palazzo del Congresso, il Planato, la Cappella della Madonna di Fatima, la Piazza dei Tre Poteri, il Teatro Nazionale, un quartiere residenziale e case economiche. Nel 1959, si riposa, in fondo: lavora alla Cattedrale col Battistero e al Museo della Fondazione della città. Aduna una grande energia creativa nel 1960, perché progetta la Città universitaria, gli Istituti delle Scienze e di Siderurgia, il Tennis Club, il Convento dei Domenicani, l'Istituto di Aposentadoria e Pensões dos Bancários, undici blocchi di 444 appartamenti e gli alloggi universitari. Brasilia si inaugura e Niemeyer torna a Rio, pur senza interrompere l'elaborazione dei propri progetti. In coerenza con la gabbia del "piano pilota", nel 1961 stende i disegni per lo Stadio. L'anno seguente si dedica alla sede del Touring Club e all'Itamaraty. Il Palazzo

di Giustizia esce dalla sua matita nel 1963. Ma la Brasilia che esiste non è la somma delle strutture appena elencate: è quanto di dilaniato resta del "piano pilota", cioè di tutti questi progetti di Niemeyer. A frastornare prima, e umiliare poi, l'originario piano per la nuova città capitale ci pensa la vicenda politica e storica, perché alla fine di aprile del 1960 Kubitschek lascia la presidenza della Repubblica. Nel 1964, il colpo di stato militare. La portata nefasta del fatto si intende facilmente: Niemeyer, pur rimanendo ufficialmente architetto capo di Brasilia, è esautorato dal ruolo di controllore dei lavori. Di qui in poi: "il divenire della città soffre l'arbitrio di mille deroghe al dettato del piano pilota, interventi si accumulano indirizzati da smania demagogica accompagnata da insipienza creativa e professionale, che tradiscono lo spirito ordinatore originario nel momento in cui fanno anche esplodere le ambiguità che pur esso includeva e la grande speranza". A chi oggi visita Brasilia, appare netta la sensazione di spazi eccessivi, retaggio dell'antico infortunio di una volontà di rappresentazione monumentale: vie larghissime a un unico senso di marcia, vere autostrade urbane prive d'incroci e che corrono su più livelli. Strade riservate ai pedoni. Scriveva Niemeyer, nel 1973: "Io spero che Brasilia sia anche una città di uomini felici: uomini che sentano la vita in tutta la sua pienezza, in tutta la sua fragilità; uomini che capiscano il valore delle cose semplici e pure". Brasilia è oggi anche questo, forse. Con certezza, è "una città cosmopolita, il cui ampliamento ha fatto nascere nuove aree, secondo l'ormai solita, universale, gelida metamorfosi disordinata del territorio, rendendo il frutto dell'ingegno di Niemeyer, Costa e Marx il nucleo centrale di uno spazio altamente costruito.

Quel frammento centrale rimane impermeabile al disordine del nuovo. Si conserva in un'intimità intoccabile, e finalmente con un passato e un futuro. Geloso della propria imperturbabile grandezza.





Francesi di Maranhão

Un improbabile pezzo di Francia, ma senza traccia di grandeur, a perenne ricordo del sogno di Luigi XIII. Tra memorie lusitane, onde di sabbia e onde dell'oceano. E in sottofondo, curiosamente, le tristi note del fado

di Riccardo Della Seta

Per una trappola della storia lo Stato federale di Maranhão ha un cuore francese. Provate a seguirmi in questo viaggio inconsueto, attraverso luoghi imprigionati dalla loro storia, paesaggi incantevoli e poco noti...

Una delle regioni più segrete del Brasile deve a quattro anni di presenza francese una malinconica e importante eredità: il nome della capitale, São Luís - a ricordo perenne del sogno di Luigi XIII di una France Équinoxiale, un monumento dedicato a Daniel de la Touche, moschettiere francese che ne condusse la conquista per una manciata di anni, qualche cognome normanno, gli interni neoclassici di una pasticceria. Fu una breve avventura, quella dei francesi in Brasile, presto interrotta dai portoghesi che li cacciarono nei più orientali territori della Guyana. Oggi São Luís è un piccolo gioiello, decadente e nostalgico, che rievoca i suoi giorni migliori quando fioriva il commercio del caffè, del cotone e dello zucchero. In città viveva una comunità di intellettuali e di poeti, che nel 1815 incoraggiarono il progetto utopistico dei commercianti-sognatori Eleutério Lopes da Silva Varela e Estevão Gonçalves Braga, della costruzione di un grande teatro - dedicato poi al drammaturgo Arthur



Azevedo - per ospitare degnamente rappresentazioni di opere e compagnie europee: São Luís come Manaus, i due uomini come Fitzcarraldo. Siamo in Brasile, ma non c'è il carnevale e il samba, qui a São Luís.

Il fado è la musica che si sente tra i vicoli della città, e si ritrova Lisbona negli azulejos colorati e negli accenti più puri della sua lingua; dall'Africa sono giunti rituali animisti, diventati candomblé mescolati alle liturgie cristiane, mentre il reggae e il rap esplodono sulle spiagge.



Scendo a terra e attendo la notte, per tornare sulle dune e accarezzare sulla superficie della sabbia il riflesso della luna e delle stelle. Il mio viaggio in Brasile non finisce qui...

Ovunque un'atmosfera di abbandono, dolce e struggente. "Revivir", il grande progetto di restauro che coinvolge la città - che è un'isola abbracciata da due fiumi - promette un nuovo rinascimento per le centinaia di dimore storiche che - pur protette dall'UNESCO, fluttua-

no nell'oceano della decadenza.

Qui, nel Nordeste del Brasile, lo Stato del Maranhão ha dei tesori inestimabili, un vero campionario di bellezze naturali. A convincermi basterebbero le sue quattordici riserve ecologiche, la presenza della foresta e della barriera corallina, di due tra le più affascinanti città-monumento nazionale, di una linea di costa che srotola una spiaggia candida lambita da un oceano ruggente. Andrò verso il Parco Nazionale dos Lençóis Maranhenses, le "lenzuola" del Maranhão: lascio São Luís per seguire le onde del mare e le onde di sabbia.

Arrivo a Santo Amaro in fuoristrada, e qui ho già un assaggio di ciò che vedrò domani: in uno scenario unico al mondo, creato da una complessa interazione di circostanze climatiche e morfologiche, alte e candide dune di sabbia silicea nelle cui pieghe si incuneano minuscoli laghi cristallini, corrono sinuose disegnando grandi barcane, appiattendosi in spiagge che costeggiano lagune color smeraldo, creando lunghe creste di sabbia su cui è possibile camminare... il sole sta scendendo all'orizzonte, la sabbia s'incendia

di colori: è un immenso Sahara di fronte all'oceano. Proseguo poi per Barreirinhas e mi concedo un sorvolo con un piccolo aereo: le geometrie delle dune, le lagune azzurre che punteggiano la distesa abbacinante delle sabbie sono uno spettacolo indimenticabile.

Tra queste onde di sabbia vedo muoversi delle persone, vedo delle povere capanne. Piccoli gruppi di nomadi vivono di pesca e di allevamento e poiché il vento e le correnti marine muovono continuamente le dune inghiottendo le loro semplici capanne di paglia, da secoli questi pescatori sono costretti a spostarsi periodicamente, seguendo i movimenti delle sabbie. Scendo a terra e attendo la notte, per tornare sulle dune e accarezzare sulla superficie della sabbia il riflesso della luna e delle stelle. Il mio viaggio in Brasile non finisce qui. Mi attendono ancora altri villaggi della costa, remoti angoli che sono veri paradisi della natura, fiumi e foreste, ma non scorderò mai la bellezza dei Lençóis.

Nell'universo verde che è il vero polmone dell'America tropicale, i fiumi sono arterie di un immenso corpo che pulsa al ritmo delle sue acque: è l'acqua che domina e modella il paesaggio, ne modifica i contorni, che senti come un rombo lontano, che senti anche quando non c'è. Così, raggiunta Jericoacoara e quindi Fortaleza, mi imbarco su un aereo per Campo Grande, nella Riserva del Pantanal. Quella del Pantanal - l'immensa zona umi-



da che il Brasile condivide con la Bolivia e il Paraguay - è una storia speciale. La storia di un fiume, il rio Paraguay, che con il tessuto dei suoi innumerevoli affluenti dà vita a una regione paludosa con un'estensione pari a due volte l'Islanda, un immenso laboratorio ecologico che nutre, con l'alternanza della stagione secca e quella delle piogge, uno straordinario universo di piante e animali.

Qui vivono 658 specie di uccelli, oltre 1.000 varietà di farfalle e 80 di mammiferi, molti dei quali endemici, rettili e specie rarissime che trovano la protezione di un ambiente ideale. L'uomo qui ha avuto da sempre una vita difficile: spagnoli e portoghesi già nel '500 furono respinti da questa natura ostile, gli indigeni annientati dagli avventurieri venuti in cerca di oro e di schiavi sino all'800, quando si insediano gli allevatori, che diventano pantaneiros.



Oggi sono duemila i pantaneiros che hanno avuto il coraggio di resistere a condizioni così estreme: sono uomini d'acciaio, allevatori pazienti, fazenderos che hanno affiancato in molti casi alla loro attività il nuovo reddito derivato dalla gestione di un intelligente ecoturismo: ed è proprio in una delle fazendas locali che trascorrerò qualche giorno. A contatto con la natura e con la bellezza selvaggia di questa terra, in barca e a cavallo scopro il volo di immensi stormi di uccelli, i colori di sorprendenti farfalle esotiche, le pupille preistoriche di un caimano, il sibilo degli aironi che tagliano l'aria a volo radente. Insieme ai pantaneros vado alla scoperta di capibara e jacaré, e delle fantastiche varietà di uccelli, tra spiagge e

lagune, dove per scoprire la vita fluviale mi sposto silenziosamente in kayak.

Sono al termine di questo viaggio straordinario e mi rendo conto che il Brasile è un pianeta che merita più di un viaggio. L'universo verde dell'Amazzonia, la leggendaria Manaus, le cascate superbe, la città di Dona Flor e le città del samba e del carnevale, l'intreccio di culture: tutto questo pretende di essere vissuto e raccontato.

In queste terre di smisurata ricchezza e di povertà disperata, miti e leggende, animismo e devozione si intrecciano con la vita quotidiana. Curanderos e voodoo, macumba e candomblé sono l'altro volto di un'America latina sincretistica e complessa. Come in un grande laboratorio, si sommano e si fondono le culture che hanno costruito questa terra: i portoghesi tenaci e mercantili, con



la loro fede incrollabile; i più semplici e solari spagnoli; i negri africani, privi di tabù e chiusi nei propri culti animisti; gli indios, ai margini di ogni cultura, senza memoria, naufraghi nel buio delle foreste. E queste trame si intrecciano, il Primo mondo e il Terzo mondo a contatto, tra vecchie storie e moderne follie: una deriva della coscienza e, con le parole di Jorge Amado, una "cultura che ubriaca chi vi si immerge".

Il viaggio in Brasile dai Lençóis Maranhenses al Pantanal, della durata di 17 giorni, è stato organizzato da:

Il Tucano Viaggi Ricerca Torino, Tel. 011 561 70 61
info@tucanoviaggi.com www.tucanoviaggi.com



Si può solo



Nato in Canada ma “carioca” di adozione, Curtis Watson impersona l'uomo chiave dello sviluppo TNT in Brasile. Il courier è già oggi leader di mercato con una quota del 15 per cento, ma l'obiettivo è crescere ancora, raggiungendo il 25 per cento entro i prossimi tre anni. TNT sa come fare

“**I**l Brasile è diventato l'Hub Logistico del Sud America”. Lo dice Curtis Watson, dall'alto della sua più che ventennale esperienza come manager TNT. Ambizioso e tenace, sicuro che le prospettive per il trasporto espresso in generale e in particolare per il courier di cui è Amministratore Delegato (area Sud America e Carabi) siano soltanto di sviluppo, Watson descrive un Brasile in cui è forte la voglia di emergere.

Le contraddizioni certo non mancano. Per esempio, pur essendo una realtà di grande peso all'interno dell'economia mondiale, non gode della stessa attenzione riservata dai media a Paesi come Cina o India...

“A dispetto di un'attenzione moderata dei media, il Brasile sta svolgendo un ruolo significativo nelle Americhe. Questo



L'uomo energico, l'uomo di successo, è colui che riesce, a forza di lavoro, a trasformare in realtà le sue fantasie di desiderio.

Sigmund Freud

AMBIZIONE

crescere

Paese, infatti, rappresenta la più grande economia emergente del Sud America con il maggior tasso di crescita ed ha assunto il ruolo di porta d'accesso a questo Continente, come testimoniano i significativi investimenti in arrivo da molti Paesi esteri nei settori bancario, automotive, hi-tech, bio-farmaceutico e telecomunicazioni”.

Cos'è cambiato in Brasile negli ultimi anni?

Investimenti stranieri diretti, miglioramento della sicurezza e sviluppo delle infrastrutture nazionali hanno contribuito alla rapida accelerazione della crescita economica nell'ultimo decennio. In più, l'obiettivo delle aziende multinazionali di ridurre la propria supply chain di trasporto ha fornito al Brasile l'opportunità di giocare un ruolo fondamentale nei flussi del Sud America.

Rispetto alle altre economie del Sud America, come colocherebbe quella brasiliana?

Il Brasile rimane il più grande e importante Paese del Sud America grazie alla sua significativa posizione geografica, al numero di abitanti e alla disponibilità di risorse naturali. Inoltre, la stabilità politica che ha caratterizzato gli ultimi dieci anni ha consentito a molte imprese multinazionali di destinare in quest'area significativi investimenti i quali hanno contribuito alla creazione di un'importante piattaforma per il Sud America, attraverso una strategia che vede nel Brasile la sua porta di accesso.

TNT è diventata protagonista sul mercato brasiliano con l'acquisizione di Mercurio, il principale corriere espresso del Paese. A distanza di un anno, come procede l'implementazione?

L'integrazione del corriere Mercurio è stata un grandissimo successo grazie a tutte le iniziative di trasformazione implementate nel primo anno, tra cui l'introduzione di un'unica struttura manageriale guidata da Roberto Rodriguez, Amministratore Delegato di TNT Brasile, nel luglio 2007. I risultati chiave di business hanno incluso un ottimo audit post acquisizione, il mantenimento dei principali clienti, un EBIT di 3,3 milioni di euro in più rispetto al budget, e il business case relativo all'acquisizione.

Quali sono gli ostacoli maggiori per chi opera nel trasporto in Brasile?

Sicurezza, sviluppo infrastrutturale, gestione del talento. Grazie alla crescita del PIL e del segmento dell'espresso, il settore del trasporto deve stare al passo con le crescenti esigenze dei suoi clienti, mentre il Paese lotta per far fronte all'aumento di interesse da parte degli investitori stranieri e nazionali.

Il mercato brasiliano apprezza i servizi TNT?

L'attuale mercato "espresso" è molto frammentato e informale. L'introduzione da parte di TNT di un call center integrato, di sofisticati sistemi di gestione dei dati e di una gamma di prodotti diversificati, è stata molto apprezzata.



TNT in Brasile

Filiali: 130

Hub: 7

Flotta: 3.400 mezzi

Copertura via road: 5.000 città

Copertura aerea: tutto il Paese

Collaboratori: diretti e indiretti 8.700



zata sul mercato brasiliano, anche perché diversi nostri clienti sono aziende multinazionali e come tali utilizzano questi servizi all'estero. Tre fattori che consentono a TNT di fare la differenza.

È corretto affermare che il Brasile sta diventando lo snodo strategico del network TNT in Sud America?

Assolutamente. L'acquisto di Mercurio è stato il primo e fondamentale passo di una strategia di investimenti a lungo termine in Sud America e ci regala un vantaggio come minimo di 18 mesi rispetto agli altri competitor, facendo di TNT il più grande operatore espresso del Sud America. Per capitalizzare pienamente la nostra forza e la posizione di first mover dobbiamo continuare a perseguire attivamente ulteriori opportunità di investimento all'interno del Paese, così da completare la nostra posizione di leader di mercato in Brasile.

Ci può quantificare la presenza di TNT in Brasile? Quali sono gli obiettivi di crescita?

TNT è adesso l'indiscusso leader di mercato con il 15 per cento del mercato nazionale e internazionale. Il competitor più vicino è rappresentato da una società brasiliana che detiene il 10 per cento. Il nostro obiettivo è raggiungere nei prossimi tre anni una quota del 25, combinando il traffico nazionale con quello internazionale, e arrivare a un fatturato di 500 milioni di euro. Otterremo questo risultato grazie alla nostra posizione di primo corriere espresso su scala nazionale, con il primo network stradale sudamericano che unirà Cile, Brasile e Argentina, e grazie al primo call center integrato domestico e internazionale.

Come valuta il volume di traffico tra Italia e Brasile gestito da TNT?

L'Italia rappresenta un importante partner commerciale anche perché, come dicevo, il Brasile è diventato l'Hub logistico del Sud America. Il flusso di trasporti da e per l'Europa sarà l'elemento cruciale per supportare i fabbisogni di import ed export del Brasile di materie prime e prodotti finiti.

Crede davvero che entro il 2050 il Brasile diventerà una delle quattro economie mondiali dominanti insieme a Russia, India e Cina?

Anche se è difficile dire oggi se il Brasile diventerà un'economia dominante nei prossimi 40 anni, è chiaro che continuerà ad essere la maggiore economia del Sud America. Il mercato "express" in Sud America sta crescendo di oltre il 10

per cento ogni anno, due volte il tasso di sviluppo di mercati maturi come il Nord America o l'Europa occidentale. Poiché anche questi mercati già sviluppati continuano a crescere, inevitabilmente continuerà a crescere l'importanza del Brasile a livello regionale e mondiale. Mentre Cina e India forniscono ai Paesi americani merci finite e materie prime, il Brasile emergerà come il partner commerciale dominante del Sud America.

Il Brasile è un Paese con un forte tasso di criminalità. Un freno per gli operatori che volessero investire?

L'elevato tasso di criminalità viene sottolineato con enfasi dai media mondiali, soprattutto perché ha un grande impatto sui viaggiatori d'affari stranieri a Rio de Janeiro. Tuttavia, nonostante questi ostacoli siano reali, possono essere mitigati con un adeguato livello di investimenti (connessioni tv via cavo, monitoraggio satellitare, scorte, servizi di sicurezza negli edifici). Dal momento che TNT ha l'obiettivo di diventare leader di mercato in tutto il Sud America, in futuro

investiremo risorse molto significative per contenere i rischi in questo campo e utilizzeremo la gestione della sicurezza come un elemento di vantaggio competitivo.

Il divario tra la fascia ricca della popolazione e quella povera è destinato, in base alla sua esperienza, a crescere o a diminuire?

Il Governo Federale del Brasile, guidato dal Presidente Lula, ha investito notevoli risorse federali per realizzare un bilanciamento sociale ed economico. Considerati i recenti successi di queste iniziative, credo che il gap tra povertà e ricchezza sia destinato a diminuire.

Come giudica la sua esperienza di manager su un mercato così importante come quello sudamericano?

Il 2008 rappresenta il mio ventunesimo anno in TNT e il mio quarto come manager del Sud America. Penso che le mie precedenti esperienze commerciali e di management mi siano state di grande aiuto sia nell'impostazione della strategia gestionale, sia nei risultati che ho ottenuto sino ad ora. Io e la mia famiglia ci siamo trasferiti a San Paolo lo scorso anno: fare questo passo in una fase già avanzata della mia carriera, penso che dimostri quale sia il livello del mio personale commitment nei confronti della strategia di TNT in quest'area; sono molto fiducioso, infatti, che proprio grazie al Brasile, TNT a breve diventerà l'indiscusso leader del trasporto in Sud America.

Ci descriva, in una sola parola, questo Paese. Opportunità.

TNT, leader nel mercato espresso brasiliano, è stato il primo corriere a offrire contemporaneamente servizi nazionali e internazionali, da e per il Brasile.



Questione di “spirito”

Il Brasile è oggi lo Stato che meglio soddisfa il mercato energetico impiegando risorse rinnovabili. E la strada verso l'indipendenza dal petrolio attraverso l'uso dei biocarburanti sembra essere il volano della ripresa economica del Paese

di Cristian Furini

Autosufficienza dal petrolio. Il Brasile si aggiudica lo scettro delle energie verdi e rinnovabili che nell'intero Paese arrivano a superare il 40 per cento della domanda di energia. Per fare un confronto, basti pensare che la media mondiale è soltanto del 13 per cento e quella dei Paesi OCSE giunge a malapena al sei. Il mondo, rispetto al risultato ottenuto dal Brasile, viaggia a una velocità inferiore. Il Paese sudamericano ha beneficiato di una politica avviata già da molti anni sulle energie rinnovabili. I dati ufficiali parlano chiaro: l'offerta energetica proveniente dal petrolio interessa una quota di minoranza (il 39 per cento) rispetto alle fonti rinnovabili. Se si tralascia l'apporto comunque discreto del settore idroelettrico (15 per cento), la parte del leone la fanno i biocarburanti, tra i quali spiccano quelli di base alcolica. Il

Brasile si distingue, infatti, per aver agevolato da molti decenni la diffusione del bioetanolo, sostituto della benzina prodotto dalla canna da zucchero, spingendo le stesse Case automobilistiche a produrre modelli bi-fuel esclusivamente per il mercato interno.

La filiera che muove un Paese

Lo zucchero rappresenta un componente particolarmente importante dell'economia brasiliana, che contribuisce per il due per cento al PIL nazionale. Il valore di produzione nel 2007 ha raggiunto gli otto miliardi di dollari, che rappresentano il 17 per cento delle esportazioni di beni agricoli del Paese. Il settore saccarifero genera il 21 per cento delle esportazioni totali e impiega un milione di persone, in pratica il due per cento della forza lavoro. La produzione totale della canna da zucchero brasiliana, equivalente a 31 punti percentuali della produzione globale del 2007, ha raggiunto i 423 milioni di tonnellate. Il Brasile è inoltre il più grande produttore di zuccheri grezzi o raffinati, per un complessivo 20 per cento della produzio-

A partire dal 2000, con il prezzo del petrolio in crescita e un Medio Oriente scosso da venti di guerra, il Brasile è ritornato in modo stabile sulla strada del carburante alcolico.



¿Te gusta la Gasolina?

A benzina o ad alcol di canna da zucchero non fa differenza. Sono le auto bicomcombustibili che permettono di fare il pieno con la normale benzina, con bioetanolo o con un qualsiasi mix fra i due. In Brasile possono essere acquistate anche oggi al prezzo di un'utilitaria, mentre comincia soltanto ora a suscitare l'interesse di molti Paesi - Italia compresa - il motore flex-fuel che muove questa tipologia di vetture realizzata con tecnologia sviluppata dalla Magneti Marelli. L'innovazione consiste nell'utilizzo di un sensore (Software flex-fuel sensor, Sfs) in grado di controllare l'impiego di etanolo, benzina o una qualsiasi percentuale dei due carburanti nello stesso motore. In pratica questo significa che il guidatore può scegliere se rifornire il serbatoio della propria auto di solo etanolo, sola benzina oppure con la miscela di entrambi, in qualsiasi proporzione. Sarà questo sensore, posizionato nel modulo di iniezione elettronica, ad adeguare automaticamente la meccanica del mo-

tore in modo da offrire il miglior rendimento durante la guida. Si tratta di una tecnologia indispensabile, perché alcol e benzina presentano caratteristiche diverse.

Dopo l'introduzione del sensore flex-fuel, la Magneti Marelli ha inoltre sviluppato il sistema tetrafuel, che consente al veicolo di essere rifornito con quattro varianti di carburante: benzina pura, alcol puro, miscela di entrambi oppure gas naturale. Il guidatore medio brasiliano è già arrivato così a personalizzare la gestione del "pieno": ci mette più benzina quando è carico, fa freddo o il viaggio prevede salite od ostacoli da superare con potenza. Ci mette più alcol quando viaggia solo, in città o lungo gli interminabili e soleggiati rettilinei pianeggianti del Paese. Oppure semplicemente se al distributore ha meno soldi in tasca.

ne globale. C'è quindi un interesse crescente tra industria saccarifera e produzione di etanolo, una filiera consolidata che lo scorso anno ha raggiunto i 28,7 milioni di tonnellate di zucchero prodotto. Il Brasile ha esportato 18,3 milioni di tonnellate di zucchero, (il 41 per cento delle esportazioni mondiali totali).

Le esportazioni brasiliane di etanolo nel 2007, con un volume di un miliardo di galloni, hanno rappresentato il 52 per cento del mercato dell'etanolo mondiale (fonte Cia Confederazione Italiana Agricoltura).

Sforzi vani senza defiscalizzazione

Sono molti i Paesi che negli ultimi anni hanno iniziato a guardare al bioetanolo con interesse. La Svezia, il cui piano energetico escluderà l'utilizzo di fonti fossili a partire dal 2020, ha avviato una politica energetica che ne favorisce un utilizzo sempre crescente nel settore dei trasporti. In Francia, tra il 2008 e il 2009, le pompe attive per l'erogazione di E85 (il carburante composto per l'85 per cento da etanolo e per il restante 15 da benzina) dovrebbero raggiungere le 100 unità. La Spagna fa del bioetanolo di produzione o derivazione agricola un asse portante, in abbinamento al biodiesel, dello sviluppo delle fonti alternative. E proprio l'Europa sembra aver compreso che la svolta decisiva per lo sviluppo dei carburanti verdi debba essere impressa al sistema fiscale.

Lo hanno capito francesi e tedeschi, che per primi hanno completamente defiscalizzato i carburanti derivati dall'agricoltura.

E a raccomandare una svolta in questa direzione non lo chiedono soltanto i produttori di biocarburanti, ma anche le or-



ganizzazioni degli agricoltori. Non sorprende che il 35 per cento della produzione mondiale di etanolo estratto dalla sola canna da zucchero sia concentrato dove storicamente vengono erogate le sovvenzioni più cospicue, quel Brasile che in questo senso è arrivato persino a prevalere sugli Usa. Nel Paese a "stelle e strisce", infatti, la produzione di etanolo si aggira attorno ai sei milioni di tonnellate, grazie anche alle sovvenzioni federali e statali, e l'alcool può essere miscelato con la benzina in una percentuale massima oscillante tra il 5,7 e il 10.

La strategia europea sembra invece più improntata al lungo termine, dal momento che punta a raggiungere nel 2020 un livello di utilizzo del biocarburante pari al 20 per cento, con una progressione graduale che va dal due per cento del 2006 al 5,7 del 2010, a fronte di una quota di biocarburanti utilizzati nell'autotrasporto ancora troppo lontana da valori significativi.

Il bio in salsa etanolo

Ma da dove arriva il bioetanolo? Si tratta innanzitutto di un alcool ottenuto tramite processo di fermentazione di prodotti agricoli ricchi di carboidrati e zuccheri quali i cereali (mais, sorgo, frumento, orzo), le colture zuccherine (canna da zucchero, bietola), frutta, vinacce e patate. Il bioetanolo può anche essere estratto dalle biomasse di tipo celluloso e dai sottoprodotti delle coltivazioni, ma a un



costo di produzione maggiore. Le principali materie prime finora utilizzate per la sua produzione restano pertanto i cereali, la canna da zucchero e le barbabietole. Ad oggi, ogni 100 chili di cereali fermentati se ne ottengono circa 30 di etanolo. Dalla raffineria alle pompe di servizio, dove entro il 30 per cento il bioetanolo viene miscelato con la benzina tradizionale senza particolari accorgimenti tecnici al motore. In Brasile è utilizzato come sostituto integrale della benzina per una quota pari al 30-40 per cento del parco circolante.

La "tradizione" del combustibile alternativo nel Paese sudamericano è lunga quasi 40 anni: il Brasile imboccò infatti la strada dell'etanolo dopo gli shock petroliferi degli anni '70, per contrastare la crescita dei prezzi e non certo

Contemporaneamente, la discesa del prezzo del petrolio incentivò gli automobilisti ad acquistare sempre meno auto a etanolo e i produttori smisero di costruirle.

Ma dal 2000, con il prezzo del petrolio in crescita e un Medio Oriente scosso da venti di guerra, il Governo è ritornato stabilmente sulla strada del carburante alcolico.

Insomma, la politica ha spinto l'industria a ripresentare nuovi modelli migliorati tecnologicamente (nuovi sistemi di iniezione che hanno risolto le partenze a freddo), introducendo tutta una serie di agevolazioni fiscali per consentire una pari competitività iniziale rispetto alle benzine.

E il mercato brasiliano ha risposto positivamente: nel 2007 è cresciuto del 27,5 per cento con 2.700.000 vetture vendute, tra le quali il gruppo Fiat ha mantenuto il primo

È difficile definire ciò che è impossibile, i sogni di ieri sono la speranza di oggi e la realtà di domani.

Robert Goddard

SFIDE



per ragioni ecologiche. La nazione "Carioca", storicamente uno dei più grandi produttori di zucchero da canna, iniziò a raffinare etanolo per far marciare le auto garantendo fin da subito una fonte di combustibile sicura e affidabile senza esborso di valuta estera. Ma verso gli anni '80 la crescita dei prezzi mondiali dello zucchero indusse progressivamente i produttori ad esportarlo piuttosto che a venderlo alle distillerie.

posto nella classifica delle vendite, con un incremento del 32,5 per cento e un totale di 720 mila veicoli prodotti nella fabbrica di Betim, nello Stato di Minas Gerais.

Certo, l'86 per cento delle auto e dei veicoli commerciali leggeri venduti lo scorso anno in Brasile sono flex-fuel, ma è pur vero che proprio in Brasile, dove il prezzo di un litro di etanolo varia dal 50 al 70 per cento rispetto all'equivalente quantità di benzina, sono sempre di più i modelli che usano l'etanolo come carburante unico.

La scelta tra i biocarburanti e la benzina non è quindi di natura tecnologica o ecologista bensì di natura prettamente politica ed economica. Ma anche etica: dulcis in fundo, infatti (e parlando di zuccheri, mai detto fu più appropriato...), si sta facendo particolarmente accesa la polemica legata all'eticità dell'utilizzo di alimenti per la produzione di energia, a fronte dei problemi di denutrizione che affliggono il Pianeta. Senza contare che, sia in Brasile, sia negli USA, il bioetanolo ha fatto impennare i prezzi di mais, canna da zucchero e derivati, come abbiamo avuto modo di sperimentare anche noi in Italia, dove l'aumento del prezzo del pane è stato imputato proprio a questo fenomeno. E ancora: l'utilizzo di grandi quantità d'acqua, necessarie all'irrigazione di queste piantagioni, sottrae risorse idriche sempre più preziose... Insomma: il dibattito è aperto, anche se il folle aumento del prezzo del petrolio sembra concedere sempre meno tempo alle riflessioni.



Dribbling nei cieli

Primeggiare in un settore ad alta tecnologia com'è quello aeronautico è impresa difficile: l'industria brasiliana dell'aria ce l'ha fatta.

Grazie a Embraer e a un'intuizione felice: la nicchia dei piccoli jet

di Marco Barbieri

Pensando al Brasile chi non rievoca immagini del carnevale, della foresta amazzonica e altre figure ormai consolidate nell'immaginario collettivo? Tanto vere quanto limitate. Ecco allora un'altra dimensione, quella industriale di Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica SA), che detiene il posto di terzo conglomerato del settore aerospaziale al mondo. Alcuni numeri per descriverla: a fine dello scorso anno contava 27.770 dipendenti con un storico ordini di 18,8 miliardi di dollari, di cui 3,807 fatturati nel 2006.

L'azienda nasce nell'agosto del 1969 come stabilimento produttivo per i Bandeirante, aerei biturbo per il trasporto di 21 persone, progettati da quello che è in embrione l'attuale Istituto de Aeronáutica e Espaço.

Tanto è cambiato dai 500 addetti specializzati a disposizione nell'hangar a São José dos Campos (São Paulo)! Dopo i primi ordini per l'aeronautica militare e la compagnia di bandiera Transbrasil, nel 1975 si inizia a respirare aria internazionale con l'esportazione del Bandeirante che, puntando su prezzo e design, diventerà un vero e proprio cavallo di battaglia. L'azienda costruisce via via una fitta rete di relazioni con altri produttori, tra cui l'italiana Aermacchi. Gli aerei militari da addestramento denominati Xavante, prodotti per 11 anni per un totale di 186 unità vendute, sono il frutto di questa collaborazione che nel 1981 porta alla realizzazione dell'Amx, un jet da combattimento tuttora in uso. Combinando l'esperienza di queste partnership con le nozioni acquisite nel settore dei velivoli commerciali, l'azienda

incanala risorse ed energie in specifici segmenti con grandi potenzialità di espansione, assicurandosi mercati di nicchia ed evitando una concorrenza diretta. È con questa filosofia che negli anni a seguire nascono i vari modelli di punta, tra cui l'evoluzione del Bandeirante attraverso il progetto Brasília. Con la fine della guerra fredda, l'impennata dei prezzi del petrolio, e il taglio degli aiuti statali, Embraer entra in un periodo di profonda crisi finanziaria da cui uscirà nei primi anni '90: il nuovo contesto politico in Brasile apre infatti le porte alla privatizzazione nel 1994, e sull'onda di questa opportunità l'azienda riesce ad assicurarsi una fitta rete di alleanze strategiche, oltre ai capitali necessari per la progettazione di un velivolo che segnerà le sorti della compagnia: l'Erj-145, aereo adibito al trasporto nazionale in grado di far accomodare 37, 44 o 50 passeggeri, scelto da 37 compagnie aeree di 24 Paesi (più di un migliaio gli esemplari venduti a partire dal 1996). Grazie al regolare flusso di ordini, l'azienda si ri-stabilisce e si concentra sulle più moderne tecnologie: ecco quindi la nuova famiglia di velivoli con motore a turbina, gli E170-175-190-195 per il trasporto da 70 a

Gli aerei passeggeri pesano ancora per il 65 per cento sul fatturato di Embraer, anche se il settore in rapida espansione è quello delle parti di ricambio e dei servizi di supporto.





Un grande piccolo: l'Erj-135

L'Erj è un velivolo molto particolare, per certi versi affascinante. Dedicato al traffico domestico, ovvero al corto raggio, consente di offrire ai passeggeri un comfort non riscontrabile sui velivoli di pari dimensione ma propulsi con turboelica. Questi, infatti, viaggiando a quote più basse sono maggiormente soggetti alle variazioni meteorologiche; la quota di tangenza dell'Erj, invece, è di 11,2 chilometri con una velocità massima di 834km/h. Una soluzione intelligente, quella di dotare di turbofan aerei di ridotte dimensioni (19.100 chilogrammi di peso per 26,33 metri di lunghezza), non inedita ma sicuramente di grande interesse, ancor più oggi che è fondamentale ottimizzare il rapporto consumi/passeggeri (l'Erj-135 ne può portare 135, con una autonomia reale di 3.019 km). L'accentramento degli hub, inoltre, lascia spesso scoperte rotte secondarie su aeroporti minori ma di sicuro interesse commerciale e civile che l'Erj, grazie alla sua manovrabilità, è in grado di sfruttare appieno diventando estremamente redditizio per la compagnia aerea che lo ha in uso.

122 passeggeri. Il 2001 vede l'alba di un nuovo business per Embraer nel segmento degli aerei privati di lusso, mercato che oggi rappresenta il 15 per cento del fatturato, con l'introduzione del Legacy, anch'esso basato sulla piattaforma dell'Erj. Di questa famiglia anche i Phenom 100 e 300 per il settore leggero e super leggero, ma l'ultimissimo a prendere il volo lo scorso ottobre è stato il Lineage 1000, sempre sviluppato dall'E190. Gli aerei passeggeri pesano ancora per il 65 per cento sul fatturato dell'azienda, anche se il settore in rapida espansione è quello delle parti di ricambio e dei servizi di supporto.

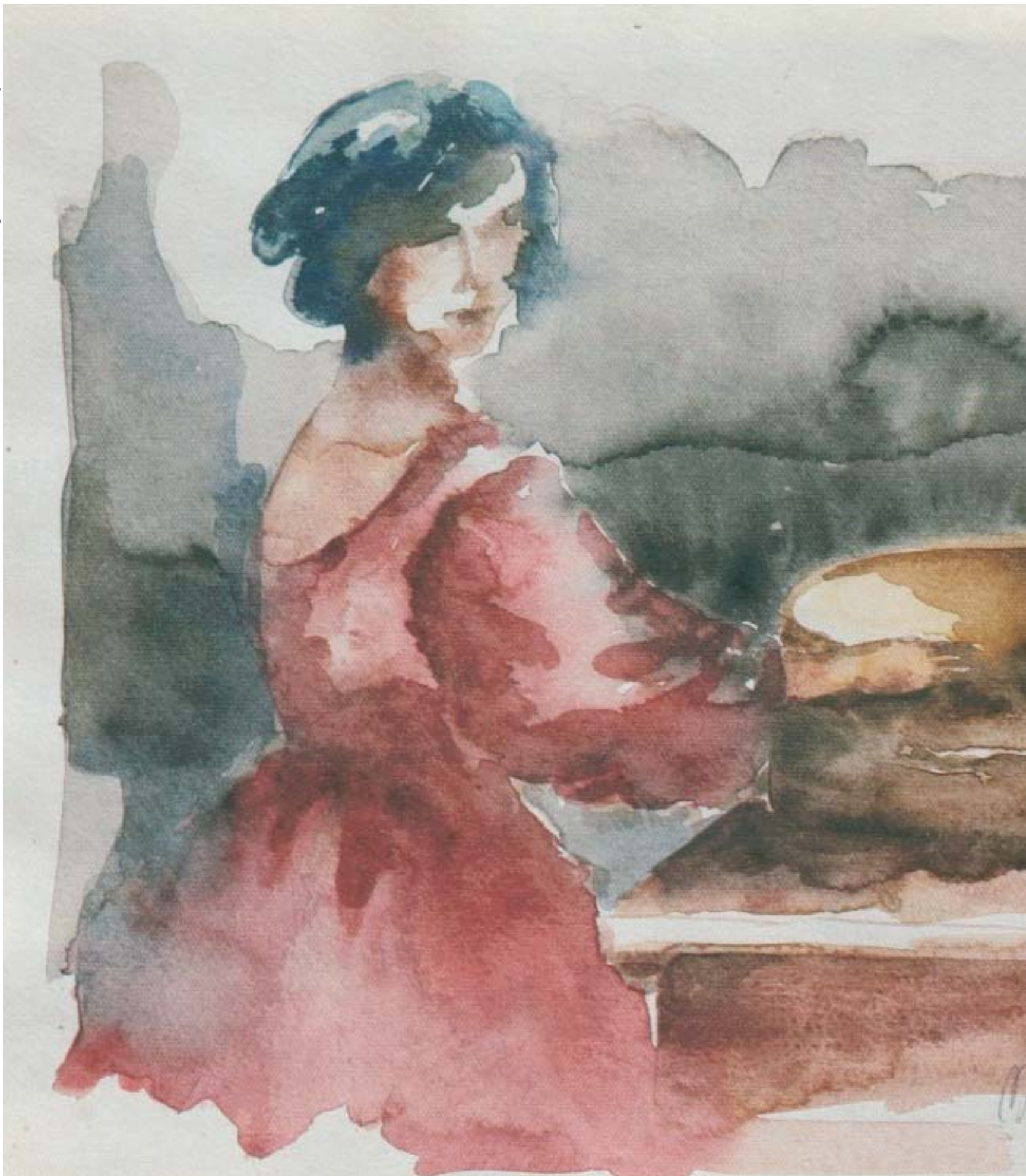
Con l'aumentare del numero di velivoli in circolazione, e della loro età, la crescita in questo comparto aumenterà



vertiginosamente, soprattutto nei mercati emergenti. Le nuove filiali aperte in Africa, Medio Oriente e Asia confermano queste previsioni: è qui che si concentreranno gli sforzi di tutti i player. Su un piano diverso i contratti statali per la difesa, che non superano il sei per cento del fatturato ma rappresentano il terreno di sviluppo per nuove e avanzate tecnologie da importare poi su tutte le linee. E non solo. Favoriscono, infatti, la creazione di un canale di comunicazione privilegiato tra i governi ed Embraer anche per le linee di bandiera. Le nuove sfide dei costruttori si giocano inoltre su due modelli logistici contraddistinti: da una parte l'hub-and-spoke, che prevede l'utilizzo di grandi aerei per collegare scali di smistamento da cui partono piccoli voli su rotte locali; dall'altra il point-to-point, con aerei di dimensioni me-

dio-piccole in volo diretto tra aeroporti senza una tratta fissa. In questo scenario si inseriscono le economie di scala: "riempire" un Erj-145 al 58 per cento significa coprirne i costi operativi, ogni passeggero in più rappresenta un guadagno per la compagnia aerea, e il discorso è ancora più rilevante per i super jumbo del cielo da 500 e oltre posti. Progettare categorie di velivoli diversi, però, richiede ingenti investimenti per la ricerca e lo sviluppo ma, soprattutto, comporta alti costi di gestione per le compagnie aeree in termini di addestramento piloti, assistenza, manutenzione, limitazioni sugli aeroporti disponibili con relative attrezzature e tempi di turnaround. Embraer, forte della sua storia e posizione attuale, dovrà scegliere la sua strategia alla luce di questa realtà in cui tutti i grandi player dovranno scontrarsi, in un mondo che in termini di tempo è sempre più piccolo.







Tratto da

Dona Flor e i suoi due mariti

di Jorge Amado

Appello di dona Flor, fra lezione e vaneggiamento

...

A fuoco lento mi consumano i miei sogni; non ne ho colpa, sono solo una vedova divisa a metà: da un lato onesta e piena di riserbo, dall'altro una vedova corrotta, quasi isterica, sfatta in deliqui e suscettibilità. Questo manto di riserbo mi asfissia, di notte corro le strade in cerca di marito. D'un marito cui servire il vatapá dorato, il mio bronzeeo corpo di miele e ginepro.

Arrivato il vatapá al punto giusto, guardate che bellezza! Per servirlo non manca più che versarci sopra un po' d'olio di dendê crudo. Servitelo con contorno di acaçá: fidanzati e mariti si leccheranno i baffi.

E, parlando di fidanzati, avvisate tutti, perché tutti lo sappiano: c'è una vedova, dotata d'una certa calma bellezza ed avvenenza, color di tè, fatta d'oro e di bronzo, ottima cuoca; lavoratrice, onesta e di buona reputazione come lei non ce n'è un'altra in città, né in tutto il Recôncavo. Una vedova di prima qualità con un letto di ferro, un pudore verginale ed un fuoco segreto che le brucia il ventre.

Se conoscete qualcuno che sia interessato, mandatelo qua di corsa, a qualsiasi ora, di mattina, di pomeriggio, a mezzanotte o all'alba: col sole o con la pioggia, mandatelo subito, mandatelo col giudice e col prete, con le carte pronte per il matrimonio; mandatelo con urgenza, con la più grande urgenza.

Lancio quest'appello ai quattro venti, sul filo delle correnti sottomarine, delle fasi della luna e delle maree, sulla scia delle rotte di navigazione, in mare aperto e cabotaggio, poiché io sono un porto difficile da scoprire, recondito golfo, ancoraggio di naufraghi. Chi conoscesse uno scapolo in cerca di vedova da marito, gli dica che qui si trova dona Flor, davanti ai fornelli, vicino al vatapá di pesce, consumata in fuoco e maledizione.





[EXPERIENCE]

“Vittoria”: un altro Cust

Sono trascorsi esattamente cento anni da quando Henry Ford pronunciò la famosa frase “I miei clienti possono scegliere qualsiasi colore per la loro macchina, purché sia nero!”. Erano, decisamente, altri tempi: il celebre “modello T” del mitico industriale statunitense, oggi dovrebbe essere presentato sul mercato in almeno una ventina di versioni e possibilmente essere personalizzabile dal cliente stesso, come insegna ad esempio la nuova “500” e le decine di combinazioni possibili tra colore della livrea e allestimento interno. Si tratta, in effetti, di due punti di vista assolutamente contrapposti: quella in cui Henry Ford agiva, infatti, era un’economia “producer driven”, mentre oggi viviamo un’economia “consumer driven”. Una premessa necessaria, perché è alla base di una “rivoluzione” attuata da TNT per migliorare in modo tangibile la qualità del servizio offerto ai propri clienti. Ne parliamo con Enrico Ardemagni, Direttore Customer Service di TNT Express Italy.

“È vero - conferma Ardemagni - l’offerta standard delle imprese non è più accettata in un mercato maturo, in cui i consumatori dispongono di un’elevata capacità di reddito e hanno da tempo soddisfatto i loro bisogni primari. L’approccio al cliente deve essere perciò necessariamente snello, veloce e flessibile e le innovazioni di processo sono all’ordine del giorno per far fronte a questa necessità. Un cliente che, ol-

tretutto, grazie alla diffusione di Internet dispone di una gamma di scelta pressoché infinita, molto superiore alla superficie espositiva di qualunque negozio. Basti pensare - prosegue Ardemagni - a un negozio di dischi: il più grande poteva avere uno stock di 50.000 canzoni. Oggi, on line, è possibile scegliere fra tre milioni di titoli...”.

E tutto questo come si riflette sul servizio reso da un Customer Service?

L’evoluzione non ha riguardato solo le imprese manifatturiere: anche l’economia dei servizi è diventata sempre più evoluta e sofisticata. E questo anche in un comparto erroneamente considerato “old economy” come quello dei trasporti dove, al contrario, il progresso tecnologico ha consentito la creazione di servizi “di nicchia” allineati alle specifiche esigenze dei clienti.

Il Customer Service, in questo senso, è un valore aggiunto al servizio “core” di un courier come TNT. Nel corso degli anni si è costantemente evoluto e perfezionato, implementando soluzioni tecnologiche e organizzative modellate di volta in volta sulla base delle richieste ricevute dai nostri clienti. Proprio dal loro ascolto, strutturato scientificamente, è nato l’input che ha dato vita al nostro “Progetto Vittoria”.

Per TNT Italia è iniziata “l’Era Vittoriana”, la fase 2.0 dell’assistenza ai clienti. Cuore del sistema un operatore virtuale (con un nome di donna) che, paradossalmente, ha migliorato le relazioni umane. Enrico Ardemagni, deus ex machina, ci spiega come è possibile. Partendo da Singapore Airlines e da un investimento milionario

omer Service è possibile

Di che cosa si tratta?

TNT crede nell’economia generata dall’esperienza e, nello specifico, dai risultati positivi che derivano dal saper cogliere i segnali, anche deboli, che provengono dai suoi clienti. Da queste considerazioni, figlie delle nostre periodiche indagini di Customer Loyalty Management, è nato il progetto “Vittoria”. È un’autentica rivoluzione che, dopo una fase di test e di implementazione, dal mese di marzo è diventato pienamente operativo, e che offre ai clienti qualcosa di assolutamente innovativo rispetto



Pagherei la capacità di trattare con la gente più di qualunque altra capacità al mondo.

John Davison Rockefeller

SERVIZIO



al tradizionale servizio erogato da un Customer Service. Il problema di queste strutture, infatti, è il... problema: un gioco di parole per dire che, quando si verifica un disservizio, l'utente è costretto a parlare con molte persone diverse, e si sente come abbandonato di fronte a un telefono da cui escono voci sempre differenti, molte delle quali in grado soltanto di "passare la palla" a un ulteriore interlocutore.

Si ha la sensazione spesso di trovarsi di fronte a un muro di gomma, il tutto senza alcuna certezza di risolvere davvero la problematica in tempi ragionevoli.

Un servizio spersonalizzante, insomma...

Assolutamente sì. Per quanto fossimo riusciti ad assicurare standard di servizio elevatissimi, con i tempi di risposta compresi entro 10 secondi e un'altissima percentuale di risoluzione delle problematiche e di soddisfazione dei clienti, il nostro modello gestionale non aveva margini significativi di evoluzione. E stiamo parlando di un modello ai vertici del settore e che nel nostro caso specifico ha fatto letteralmente scuola, in quanto è stato ripreso da tutte le business unit mondiali di TNT.

Da qui il progetto di re-engineering dei nostri processi, che aveva un solo obiettivo: assicurare davvero qualità ai clienti, differenziandosi in maniera decisiva dalla concorrenza. Io ho un preciso punto di riferimento quando parlo di qualità del servizio: Singapore Airlines, la compagnia aerea che ha fatto dell'attenzione al cliente il suo tratto distintivo: è questo il punto di arrivo ideale.

Come vi siete mossi in concreto?

È stata la tecnologia a venirci in aiuto: grazie a un investimento di 1.400.000 euro e alla partnership con British Telecom UK ed IT, abbiamo installato, primi in Italia, uno Speech Self Service. In altre parole, si tratta di un assistente virtuale, che abbiamo ribattezzato Vittoria (da cui il nome del progetto), in grado di gestire automaticamente tutte le chiamate, con un sintetizzatore vocale che riproduce fedelmente la voce umana ed è in grado di effettuare le prenotazioni dei ritiri nazionali, ovvero la parte meno qualificante del lavoro di Customer Service. Meno qualificante ma che richiedeva, necessariamente, la presenza di risorse dedicate. In questo modo abbiamo potuto impiegare queste persone in attività che davvero misurano la qualità e l'efficacia di un Customer Service e trasmettono valore aggiunto al cliente: il tracking, la gestione dei reclami, la richiesta di informazioni... Qui è davvero l'uomo a fare la differenza, con la propria professionalità e competenza.

Dunque grazie a "Vittoria" avete "liberato" risorse per metterle al servizio dei clienti...

Esattamente. In pratica la nostra Back Line è stata ridisegnata, integrandola con le risorse che "Vittoria" ha "liberato" dalla Front Line, e strutturando team suddivisi per aree territoriali che seguono ciascuno un preciso gruppo di aziende. Abbiamo 100 persone al totale servizio dei clienti, divise tra i Customer Service di Milano, Roma, Padova e Napoli: rispettiamo anche l'affinità "culturale" tra l'operatore e l'azienda, perché i clienti sono seguiti dal team più



vicino alla loro sede grazie all'identificazione del numero chiamante. Come dicevo, dopo aver gradualmente "testato" l'affidabilità di Vittoria, abbiamo potuto creare dei veri e propri team che seguono ciascuno un numero predefinito di clienti. In questo modo viene meno l'odioso aspetto dell'impersonalità del Customer Service: i nostri clienti trovano sempre dall'altra parte del telefono un interlocutore conosciuto e al quale, a sua volta, sono note le loro problematiche. Sembrerà paradossale, ma grazie alla nostra operatrice virtuale consolideremo le relazioni umane con i nostri clienti.

Mi piace sottolineare come questa macchina non abbia "fagocitato" il lavoro dell'uomo ma, al contrario, lo abbia qua-

lificato; abbiamo potuto erogare a tutti e 100.000 i nostri clienti un servizio che fino ad ora era stato possibile effettuare solo per un numero limitato di aziende, quelle con un volume di traffico elevatissimo. Altri, forse, ne avrebbero approfittato per fare un'operazione di "saving". TNT, invece, ha preferito creare valore aggiunto, qualificando le risorse impegnate fino a ieri nella Front Line con un apposito training prima di destinare i nuovi team al servizio del cliente, valorizzando quindi le loro competenze.

Obiettivi futuri?

Vorremmo estendere "Vittoria" anche alle chiamate internazionali: un passo che sarà possibile quando tutte le business unit di TNT nel mondo disporranno di questo software (presumibilmente tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010).

E se "Vittoria" non... funziona?

"Vittoria" non è un semplice tape, è una persona a tutti gli effetti perfettamente in grado di interagire e di gestire anche 8.000 ritiri al giorno, tanto che la sua voce non è distinguibile da una umana: ovviamente qualche piccolo disguido è sempre possibile, ma non appena il sistema rileva un problema scatta la modalità "whisper" (in italiano: sussurrare) grazie alla quale la telefonata viene "girata" al primo operatore disponibile. Insomma, non succede assolutamente nulla! E comunque i clienti possono scegliere sin dall'inizio di non parlare con Vittoria: ma sono davvero pochissimi a farlo, il livello di soddisfazione delle migliaia di clienti che hanno avuto modo fino ad ora di interloquire con la nostra operatrice è infatti altissimo.

Tutti i numeri di Vittoria

18.000	Clienti gestiti
50.000	Clienti gestiti (obiettivo 2008)
4.000	Ritiri giornalieri gestiti
900.000	Ritiri gestiti (obiettivo 2008)
3	Risposte per prenotazione ritiro buste/documenti
6	Risposte per prenotazione ritiro merci
60 secondi	Durata media chiamata
3 secondi	Tempo di risposta
7 secondi	Tempo di trasferimento chiamata Vittoria - Operatore

■ FRANCIA-INDIA

Volvo Trucks prende casa a Pithampur

È una joint venture da 350 milioni di dollari quella che impegna Volvo Trucks ed Eicher Motors nella produzione di veicoli commerciali per il quarto mercato più grande al mondo, quello indiano. Volvo controllerà, direttamente e indirettamente, il 50 per cento della nuova società, a cui contribuirà cedendo l'intera rete di vendita indiana (per un valore di 75 milioni di dollari) oltre a 250 milioni in contanti. La controparte, già terzo produttore della categoria nel Subcontinente, trasferirà invece le divisioni di autocarri e autobus insieme allo staff amministrativo e tecnico.



■ EUROPA

- Yara Nederland, sussidiaria controllata di Yara International, ha firmato un accordo per l'acquisizione di Dureal, attore chiave del mercato di AdBlue in Europa. A giugno di quest'anno, intanto, aprirà i battenti la nuova fabbrica di Ferrara, la terza del Gruppo (oltre agli impianti già operativi in Olanda e Germania) specializzata nella produzione di AdBlue. L'obiettivo è di aumentare la capacità produttiva al fine di soddisfare buona parte della domanda per la soluzione a base di urea che dovrebbe raggiungere i 3,5 milioni di tonnellate entro il 2012 nel territorio europeo.

to, aprirà i battenti la nuova fabbrica di Ferrara, la terza del Gruppo (oltre agli impianti già operativi in Olanda e Germania) specializzata nella produzione di AdBlue. L'obiettivo è di aumentare la capacità produttiva al fine di soddisfare buona parte della domanda per la soluzione a base di urea che dovrebbe raggiungere i 3,5 milioni di tonnellate entro il 2012 nel territorio europeo.

■ VERONA

A Colonia Veneta il centro alimentato... dal sole

Cramaro Italia, azienda veronese produttrice di sistemi di copertura, ha inaugurato a fine 2007 un centro logistico a Colonia Veneta alimentato con pannelli fotovoltaici capaci di generare la metà dell'elettricità necessaria al funzionamento dello stabile. La stessa tecnologia è offerta ai clienti attraverso il programma "Energy", che consente di installare sulle coperture per parcheggi pannelli che producono fino a 1,5 kW/h di corrente ogni due posti auto. Per gli interessati, sovvenzioni statali e incentivi alla produzione con un ammortamento di 8-9 anni oltre a una garanzia ventennale.



■ ITALIA-RESTO DEL MONDO

LOGISTICA, CHE FATICA!

Sono di là da venire i giorni di un trasporto immediato, efficiente e soprattutto a basso costo: lo dice un recente studio della World Bank. Il report ha sottolineato come tecnologia e infrastrutture debbano muoversi al passo con i tempi, ma altrettanto debba fare la logistica; pena inefficienze e ritardi sulle consegne, oltre a costi maggiorati. Come metodo di valutazione la World Bank ha usato il "Logistic performance index", che varia da un valore minimo di 1 a un massimo di 5 e prende in considerazione dogane, infrastrut-

ture, spedizioni internazionali, competenze logistiche, tracciabilità e puntualità. Paragonando i Paesi ad alto reddito, sono i decimali dopo la virgola a fare la differenza: primo in assoluto è Singapore (4,19 punti); seguono Olanda (4,18), Germania (4,10), Svezia (4,08) e Austria (4,06). La Gran Bretagna è nona (3,99), il Canada decimo (3,92), gli Stati Uniti quattordicesimi (3,84). E l'Italia? Arranca in ventiduesima posizione con indice 3,58. Su di lei pesano il giudizio negativo sul transito frontaliere (in particolare sui servizi doganali) nonché gli alti costi legati alla logistica nazionale. Leggermente positivi i costi per l'importazione su semirimorchio.

■ FROSINONE

- Marangoni Tread ha ricevuto la certificazione Emas, regolamento europeo che promuove l'adozione volontaria di un sistema di gestione ambientale per la riduzione dell'inquinamento. Un ulteriore passo avanti per un'azienda che con la sola attività di base contribuisce a diminuire l'utilizzo di risorse energetiche per la produzione di pneumatici e risolve i problemi legati al loro smaltimento.

■ LUBECCA

- Con l'apertura di una nuova filiale a Lubecca, detta anche "La porta verso il nord", salgono a 5 le sedi Fercam dislocate sul suolo tedesco. Complessivamente, la rete dell'operatore di trasporti e logistica altoatesino conta 52 filiali tra Italia ed estero.

■ FOGGIA

Club Air: dalla Puglia a Milano, Roma e Catania

Diciannove frequenze settimanali dall'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia con collegamenti da e per Roma, Milano e Catania. Li assicura la compagnia veneta Club Air che si è aggiudicata la gara per i prossimi cinque anni. La regione Puglia, che per voce dell'assessore ai Trasporti ha definito l'accordo "un'opportunità storica", ha impegnato 62 milioni di euro.



■ TORINO

- Il primo pneumatico Michelin prodotto nel Bel Paese usciva da uno stampo dello stabilimento di Torino Dora nel 1907. Un secolo più tardi, Michelin Italia conta quattro sedi produttive sul territorio che occupano l'85 per cento dei dipendenti, più due poli commerciali e amministrativi per un totale di oltre 5.400 persone. A partire dal 2002, l'azienda di Bibendum ha fatto investimenti per 360 milioni di euro.

■ ITALIA

SICUREZZA STRADALE: IL DL FUNZIONA

A sei mesi dall'approvazione del Decreto Legge sulla sicurezza stradale, il bilancio è positivo: secca diminuzione del numero complessivo degli incidenti, soprattutto lungo le autostrade, grazie all'azione dei "tutor" e all'aumento dei controlli (a gennaio +360 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno scorso). Lo ha sottolineato il ministro dei Trasporti Bianchi in occasione della firma del protocollo d'intesa sul coinvolgimento del Corpo forestale dello Stato nell'attività di monitoraggio su strada: "Un'altra risorsa - ha detto - entra a far parte del meccanismo di controllo in una rafforzata azione congiunta". Il protocollo impegna il Ministero a fornire strumentazione tecnica e formazione al Corpo forestale, ma senza stanziamenti specifici. Sempre nel mese di gennaio, i controlli effettuati da Polizia Stradale e Carabinieri sul tasso alcolometrico sono passati dai 20mila del primo mese del 2007 ad oltre 95mila.



■ **CINA** - I Giochi Olimpici di Pechino inizieranno ad agosto, ma già registrano il primo record: quello dell'Apm (Automatic People Mover) Cx-100, realizzato a tempo di record, appunto, da Bombardier Transport per il collegamento dell'aeroporto internazionale di Pechino con la città. Il sistema è il primo senza guidatore nel territorio cinese e diventerà completamente operativo a marzo. Le undici carrozze sono progettate per funzionare in modalità singola o fino a quattro unità e hanno una capacità teorica di 4.100 persone all'ora in entrambe le direzioni di marcia, con fermate lungo la tratta ogni due chilometri.



■ INGHILTERRA

British Airways cresce e corteggia Iberia

È salito a 734 milioni di sterline (dai 571 degli ultimi nove mesi del 2006), il profitto operativo della compagnia di bandiera inglese. I vertici British Airways hanno comunque precisato che l'obiettivo di lungo termine è quello di raggiungere un margine operativo nel 2008 pari al 10 per cento. L'amministratore delegato Walsh ha poi spostato l'attenzione su Iberia, la compagnia spagnola di cui British Airways già possiede una quota del 10 per cento: "Il nostro rapporto con Iberia - ha detto - è stato positivo e crediamo abbia senso approfondirlo e rafforzarlo".

■ LONDRA

Low Emission Zone, adesso è realtà

Per Londra sarà una data da ricordare: alle 00:01 di lunedì 4 febbraio è entrata in vigore la "Zona a bassa emissione". La LEZ mira a ridurre le emissioni dannose dei camion, pullman e autobus più inquinanti ed è operativa 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Gli operatori italiani che intendono circolare nella capitale inglese sono perciò invitati a verificare che i propri veicoli soddisfino la norma Euro III sui particolati, "pena" un pedaggio giornaliero di 200 sterline o, peggio, una multa di 1.000. Sono interessati al provvedimento i veicoli con portata superiore alle 12 tonnellate. I camion, gli autobus e i pullman con portata superiore alle 3,5 tonnellate dovranno invece adeguarsi a partire dal 7 luglio 2008. Transport for London ha predisposto i vari metodi di pagamento del pedaggio giornaliero, che potrà essere effettuato via Internet, per telefono o posta ordinaria. Gli operatori di camion immatricolati fuori dalla Gran Bretagna, che soddisfano gli standard della LEZ o che hanno diritto a un'esenzione totale, devono registrarsi (gratuitamente) presso la Transport for London. I moduli di registrazione sono reperibili sul sito www.tfl.gov.uk/lezlondon.

■ **FRANCIA** - Saranno i cantieri navali d'Este a varare, la prossima estate, la prima eco barca. Realizzata su un progetto di Matteo Miceli, velista detentore del record in traversata oceanica in solitaria, è alimentata esclusivamente da fonti eoliche e solari. La eco barca misura 40 piedi (circa 13 metri) ed è stata studiata come prototipo per una produzione di serie: i costi contenuti dovrebbero renderla infatti competitiva sul mercato delle vele d'altura. Dopo il varo, sarà immediatamente "battezzata" in una traversata atlantica da Miceli, che con il suo progetto intende incentivare la fruibilità sostenibile del mare.

■ FRANCIA

Nuovo polo per il design Renault Trucks

Posa della prima pietra per il nuovo centro design Renault Trucks nei pressi di Saint-Priest, in Francia. La struttura sorgerà all'interno del polo dedicato alla ricerca, allo sviluppo e al marketing, con il vantaggio di sfruttare le sinergie del Gruppo. I 1.500 metri quadrati del centro saranno divisi in due macrosezioni: la prima per la preparazione dei modelli, la seconda (più piccola e con sezioni modulari) per favorire il lavoro di gruppo. I vertici contano di ultimare la costruzione a metà di quest'anno, implementando da subito le soluzioni innovative sviluppate sotto la direzione creativa di Hervé Bertrand.

■ **MARCHE** - I bus più recenti diminuiscono le emissioni inquinanti, fanno risparmiare carburante e migliorano la qualità del servizio di trasporto. Con questa filosofia la regione Marche ha approvato lo stanziamento di 5.452.800 euro per contribuire nella misura del 70 per cento (75 nel caso vengano soddisfatti particolari requisiti) al rinnovo del parco veicoli.



Espansione in corso per l'Asia Road Network

Con TNT il Far East è molto più vicino

È il primo player globale a unire via terra 120 città tra Singapore e la Cina. Per le aziende che investono in Oriente, una vantaggiosa alternativa al trasporto aereo e marittimo lunga 4.000 chilometri

Il 2008 si è aperto con una nuova opportunità per le imprese che investono in Oriente: TNT ha infatti annunciato l'espansione del proprio 'Asia Road Network' in Cina. È quindi il primo player mondiale del trasporto a creare un network road integrato che unisce, attraverso 4.000 chilometri, 120 città comprese tra Singapore, Malesia, Thailandia e Cina. Il network stradale collega Singapore a Nanning, la capitale della Regione Autonoma del Guangxi Zhuang, e Guangzhou, la capitale della Provincia di Guangdong. Sarà completamente operativo nei primi mesi del 2008 dopo il completamento degli ultimi test. L'Asia Road Network è connesso al network espresso internazionale di TNT in Cina: l'integrazione del network domestico cinese di TNT (il più esteso del settore) sarà il prossimo step e consentirà ai clienti del Gruppo di disporre di collegamenti stradali in tutta la Regione senza soluzione di continuità.

Un plus chiamato GPS

Creato alla fine del 2005, l'Asia Road Network di TNT unisce Malesia, Singapore, Thailandia e Cina attraverso il confine nord occidentale del Vietnam. Uno dei suoi plus è rappresentato dal supporto satellitare GPS, attivo 24 ore su 24, 7 giorni su 7, che permette di monitorare in tempo reale il percorso dei mezzi: una soluzione apprezzata dai clienti, come dimostra la crescita a doppia cifra dei volumi trasportati dal momento dell'avvio del servizio. Il trasporto via terra è infatti due-tre volte più veloce del trasporto merci via mare e offre ai clienti un significativo risparmio (sino al



30 per cento) rispetto a quello aereo. Marie-Christine Lombard, managing director di TNT Express, ha commentato: "Siamo felici di aggiungere la Cina al nostro network road asiatico. È un'altra tappa fondamentale nella nostra strategia di costruzione e integrazione dei network express di TNT all'interno di e con mercati emergenti selezionati, che rappresentano il forte impegno del Gruppo verso la crescita in Asia. Allo stesso tempo continueremo a sviluppare la connettività intra-regionale attraverso il nostro collaudato net-



work road: il completamento dell'Asia Road Network rafforzerà la capacità di supportare la crescita dei flussi intra-regionali offrendo ai clienti un servizio di consegna time-definite sicuro e vantaggioso in molte città-chiave dei mercati emergenti. La Cina - ha concluso Marie-Christine Lombard - è una parte integrante della strategia di crescita globale di TNT perché è un mercato estremamente importante per molti dei nostri clienti locali e internazionali, e l'Asia Road Network sarà un valore aggiunto strategico di TNT in questo grande Paese e nel resto del Continente".

2007, un anno da ricordare

Soddisfazione anche da parte di Christian Drenthen, da due anni Managing Director di TNT Express Italy: "Da oggi - ha dichiarato - possiamo offrire ai nostri clienti un'ulteriore opzione a supporto del loro business da e per il Far East. Questa notizia conclude nel migliore dei modi un 2007 indimenticabile per TNT Express Italy: siamo riusciti a fronteggiare con successo le conseguenze del blocco dei trasporti di metà dicembre e abbiamo chiuso l'anno con una crescita di quasi 3 milioni di spedizioni trasportate con un incremento del 7,5 per cento sul 2006".

Itala, andata eroica ritorno da nonnina

Un viaggio epico per ripercorrere le strade della Grande Corsa del 1907: Beppe Tenti ci racconta le emozioni dell'andata, gli uomini TNT, le cure poste per assicurare alla storica vettura un ritorno senza traumi fino al museo, per il meritato riposo

Prima parte: il viaggio

di Beppe Tenti

Il nome dell'autore richiama immediatamente Overland, il giro del mondo su quattro o più ruote che in cinque edizioni in cinque anni ha percorso oltre 170mila km, esperienze entusiasmanti che ancor oggi appassionano milioni di telespettatori. Beppe Tenti è prima ancora il fondatore di Trekking International, dal 1967 organizzazione specializzata nei viaggi-avventura.

Il 2007 è ricordato nel mondo automobilistico come l'anno del centenario del primo Raid della Storia dell'Automobile intesa come mezzo di unione tra i popoli, come mezzo di traslazione dell'umanità sia per lavoro che per svago. Cento anni fa Scipione Borghese, Ettore Guizzardi, Luigi Barzini fecero la prima e più grande impresa di quei tempi, riuscendo ad arrivare a Parigi da Pechino con ben 22 giorni di anticipo sulla seconda vettura, una Spyker Olandese.

Cento anni dopo, tra maggio e settembre scorsi, senza nessuna pretesa di arrivare prima essendo sola, la vecchia Itala assonnata e rattappata al Museo Carlo Biscaretti di Ruffia a Torino, viene fatta uscire e incomincia il suo iter verso l'Italia e Parigi accompagnata da un gruppo di camion nuovi (nel senso di prototipi) che Iveco le affianca per testarli. Sorpresa dell'ultimo minuto, una nuova Fiat 500 dipinta appositamente di arancione con l'insegna Overland si unisce al gruppo.

Il viaggio attraversa l'Europa, e verso Pietroburgo incontra il tratto percorso in Russia un secolo prima dall'Itala. Che evoluzione, che cambiamenti, che strade! Nelle nostre mani la vecchia Itala, pur con tutti gli accorgimenti del caso, a volte riesce a percorrere in un'ora 8 (dicesi otto) chilometri per il mostruoso traffico stradale. "Al tempo di Scipione Borghese", racconta Luigi Barzini, "la media sulle piste delle carrozze o sulle tracce nella taiga era di 60/70 km orari". Purtroppo, in 100 anni, non solo il mondo è cambiato ma qui in Russia la differenza è abissale. Se anche le corsie fossero sei e non quattro, l'intasamento sarebbe ugualmente continuo giorno e notte. Il motivo è uno solo. Altre stra-

de non esistono per andare da Pietroburgo a Mosca: infatti ce n'è una sola che unisce le varie città nate sui resti di precedenti comunità etniche o di minatori o di boscaioli. Da noi, per esempio, puoi andare da Torino a Milano passando per Genova se hai tempo. Qui no! Vai e vieni da nord a sud o da sud a nord e aspetti con pazienza in coda. Curiosità vissuta: all'ingresso in Russia disponevamo soltanto della fotocopia del libretto di circolazione dell'Itala. L'originale era sulla superficie della Terra, ma dove non era dato sapere. La "diplomazia di Beppe" consente di passare il confine con la promessa di portare il documento originale all'Ufficio della Dogana di Mosca. Miracolosamente rintracciato alla Motorizzazione Civile di Torino dove già-



ceva da 18 anni (avete capito bene: 18 anni! Beata Italia per il suo ineffabile ordine delle cose!), in poche ore il documento arriva in un aeroporto in busta prioritaria TNT. Un autista dell'Itala la ritira sottobordo e raggiunge la carovana in un tempo superiore al ritrovamento, viaggio e consegna del plico. Applausi ai moderni mezzi di consegna dei plichi nel mondo.

Ogni fermata della carovana genera curiosità e interesse: coppie di sposi che chiedono di farsi fotografare seduti sull'Itala. Com'è possibile dire di no a delle impressionanti bellezze femminili, snelle, occhi azzurri, dai capelli biondi lunghi sui quali sono posati veli bianchi e fiorellini colorati. Peccato che nella maggioranza delle coppie gli uomini diano sempre l'impressione di paciocconi, bevitori di birra e vodka.

Ma c'è di più! Se l'Itala era la più richiesta, la più fotografata era la nuova Fiat 500 che Margherita stava portando

da Parigi a Pechino. Arancione, con l'insegna Overland bleu e il tracciato del percorso lungo le fiancate, era letteralmente presa d'assalto.

Tutti gli Ambasciatori incontrati con le rispettive Signore hanno desiderato sedersi a bordo e fare un giretto intorno all'Ambasciata.

Ogni fermata della carovana genera curiosità e interesse. Coppie di sposi chiedono di farsi fotografare seduti sull'Itala. Come dire di no a quelle bellezze snelle dai lunghi capelli biondi?

Lungo le strade, certinaia di volte dalle macchine in sorpasso si sporgeva una mano con telefonino, ed ecco la 500 andare chissà dove e chissà per quanto tempo a rappresentare l'oggetto del desiderio.

Nel mezzo degli Urali un monumento di gra-

nito segna il passaggio dall'Europa all'Asia. Posizionata la Fiat 500, erano più le foto alla macchina che al monumento. Poi la Siberia e la sconfinata taiga.

Foreste e ancora foreste. La 500 accompagna l'Itala in tutti i momenti, creando al suo passaggio un consenso fatto di stupore, coraggio, ammirazione tra tutte le persone disseminate lungo il percorso. Non ce lo aspettavamo.

Eppure, il fascino dell'Italia all'estero vive di queste immagini, di questi prodotti, e dell'invidia che sanno generare. L'Italia può dare ancora molto e c'è molto da fare nel mondo! Noi, vecchi guasconi di Overland, l'abbiamo constatato di persona.



Seconda parte: il ritorno

Puntuale all'arrivo in Cina, l'Itala però non ce l'ha fatta a salire sulla nave cargo che avrebbe dovuto riportarla a Torino in tempo utile per l'inaugurazione della grande mostra "Novecento", organizzata dal Museo Nazionale dell'Automobile presso Torino Esposizioni.

Per non mancare a questa prestigiosa passerella, l'Itala è stata affidata a TNT, che è riuscita nell'impresa con trasporto dedicato curato dal team Time Critical & Freight International di Massimo Malaspina, composto da Gianfranco Rossoni, Davide Cavalleri e Maurizio Cordini. Una sfida di quelle che non si dimenticano, affrontata con determinazione ed entusiasmo:

"Abbiamo avuto meno di una settimana per confezionare una soluzione ad hoc - racconta Massimo Malaspina - che tenesse conto delle varie criticità e ci mettesse nella condizione di offrire un servizio ineccepibile. Le difficoltà non sono state poche, ma lavorando in sinergia siamo riusciti a superare gli imprevisti che una

spedizione di questo genere, fra Paesi così distanti anche sotto il profilo delle formalità, ha inevitabilmente comportato". Quando la vettura è stata presa in carico da TNT, si è provveduto ad effettuare un imballo specifico con apposite cinghie di velluto che non intaccassero le parti meccaniche durante il viaggio. Il tutto sotto gli occhi vigili degli operatori di Overland, che hanno seguito l'intero processo a Shanghai e il trasferimento a bordo del Boeing 747 il 30 ottobre, quando l'Itala è volata all'Hub internazionale di Liegi atterrando





il giorno stesso in virtù del fuso orario favorevole. “Fortunatamente abbiamo ottenuto il massimo livello di assistenza nei terminal aeroportuali di transito - spiega Maurizio Cordini - e questo è stato fondamentale per far fronte alle formalità burocratiche. Lo scoglio più duro? Paradossalmente, consentire l'ingresso agli accompagnatori dell'Itala negli spazi aeroportuali: abbiamo coinvolto persino l'ambasciata italiana in Cina!”. Sì, perché oltre a dover gestire il prezioso carico, TNT ha fornito anche i permessi di accesso a bordo pista alle persone della carovana di Overland che hanno accompagnato l'autovettura, passo dopo passo.

A Liegi, espletate le formalità doganali in import, l'Itala è salita a bordo di un nostro bilico Iveco diretto a Torino. Un tragitto delicato, come conferma Davide Cavalleri: “Solitamente i viaggi stradali sono concreti, senza fronzoli: in questo caso abbiamo dovuto curare i minimi particolari per garantire, oltre alla puntualità, anche il massimo dell'immagine per TNT”. Appena entrata in territorio italiano, l'Itala ha avuto un altro osservatore speciale: lo Sky Guard TNT che ha costantemente monitorato la posizione del camion fin quan-

do non è giunto presso la Filiale di Torino 1, come da programma il 2 novembre, accolto fra gli altri dallo stesso Davide: “Non è stato facile nascondere l'emozione quando ho avuto il privilegio di mettermi al volante di questa vettura leggendaria per una foto ricordo”. Gianfranco Rossoni ha coordinato le varie fasi del trasporto e, nel raccontarci i dettagli e la storia di questo viaggio dall'altro capo del mondo non dimentica, oltre ai suoi colleghi più stretti, tutti coloro che hanno contribuito alla nascita e al buon esito del progetto. “Riportare in Italia un pezzo di storia oltre che un emblema del Made in Italy - commenta Gianfranco - è stata un'esperienza indimenticabile. Inoltre, è stato gratificante ricevere i complimenti per l'ottimo lavoro svolto direttamente da Beppe Tenti, il 'Patron' di Overland”.

Per l'ultimo tratto di strada dalla Filiale di Torino l'Itala, quasi a voler dimostrare ancora una volta la sua invidiabile longevità, non ha voluto trattamenti di favore e ha raggiunto in solitaria il Museo dell'Automobile, dove fino al 30 marzo 2008 potrà essere ammirata insieme ad altri storici capolavori a 4 ruote.

