

anno 2 - numero 4 - Giugno 2008

# FORWARD

la rivista per chi è un passo avanti



# MARRAKECH



**Stefania Lallai**  
Responsabile  
Relazioni Esterne  
TNT Express Italy

**E**siste un Paese, dall'altra parte del Mediterraneo, che sta superando ogni aspettativa relativamente a ritmi di crescita e prospettive di sviluppo. Per decenni questa Nazione ha rappresentato nell'immaginario collettivo più che altro una meta turistica, un luogo ideale per persone alle prese con una crisi d'identità (un po' come quelle del film che dà il titolo a questo editoriale), una terra piagata da una forte emigrazione.

Ma la globalizzazione, ormai, viaggia più veloce dell'immaginazione: adesso, per il **Marocco** (è questo il Paese di cui stiamo parlando) è arrivata **l'ora del riscatto**, grazie a una crescita del Pil quasi "cinese" (+8,1% nel 2006) alimentata da un mix di innovazione del quadro legislativo e fiscale, miglioramento dell'istruzione, creazione di **aree di libero scambio**... tutti fattori in grado di attrarre grandi investimenti soprattutto da parte dei Paesi europei, da cui è separato solo da uno stretto braccio di mare e ai quali guarda sempre più con (corrisposto) interesse.

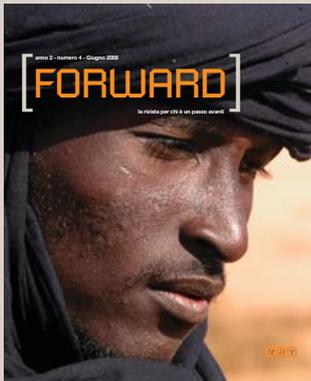
I primi tre numeri di Forward si erano occupati di altrettante "BRIC Countries", e ora è già tempo di andare a scoprire un'altra realtà, non ancora debitamente "codificata" secondo le coordinate care agli economisti, eppure tremendamente concreta. D'altra parte il know-how per il business a queste latitudini è innato, dai tempi delle carovane che attraversavano il deserto cariche di spezie e, da sempre, il Marocco è una naturale "zona franca", aperta a commerci di ogni genere grazie alla sua posizione geografica, come

vi confermerà **Pascal Valenti**, l'uomo di TNT in Marocco, grande esperto di trasporti e che sta portando l'express courier a una crescita del 35% all'anno. Merito anche della capacità di diversificare: come spiega lo stesso Valenti, dopo il settore tessile, tradizionale punto di forza della produzione industriale marocchina, sono l'IT e l'automotive a essere gli elementi trainanti della crescita del Paese. E che l'innovazione e la diversificazione facciano ormai parte del panorama nazionale come il profilo dei monti dell'Atlante, lo dimostra l'incredibile "Cinacittà del deserto", **Ouarzazate**, dove non è difficile incrociare Sean Connery o Colin Farrell; e lo evidenzia la straordinaria linea ad Alta Velocità "pulita", l'**AGV**, che collegherà Tangeri a Casablanca grazie anche a 20 Megawatt che saranno generati dall'energia solare nell'impianto in via di costruzione ad Ain Béni Mathar, a nord-est del Marocco. Novità e tradizione, quindi, sono i binari su cui corre il treno dello sviluppo marocchino, e dove le infrastrutture giocano un ruolo importante (chissà che a qualcuno, qui in Italia, fischino le orecchie?). Un treno da cui è comunque facile scendere, soprattutto quando tramonta il caldo sole africano, e ci si può finalmente rilassare immergendosi in un tourbillon di luoghi mai così piacevolmente comuni, respirando l'atmosfera unica di un **hammam**, magari dopo aver girovagato per la medina di **Fès**, preparandosi a gustare un **cous cous** o sorseggiando un **tè alla menta**. Ma tre bicchieri almeno, come recita un **antico proverbio beduino**, mi raccomando!

# EXPRESS



# [CONTENTS]



■ Non accontentarti dell'orizzonte. Cerca l'infinito...

Jim Morrison

# Orizzonti



Anno secondo n° 4 - giugno 2008

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

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

**Testi:** Tiziana Altieri, Giuseppe Cordasco,  
Riccardo Della Seta, Cristian Furini, Roberto Nespolo

*Si ringrazia il Tucano Viaggi Ricerca*  
[info@tucanoviaggi.com](mailto:info@tucanoviaggi.com)  
[www.tucanoviaggi.com](http://www.tucanoviaggi.com)

**Foto:** Archivio TNT, Archivio Vie&Trasporti,  
Carla Milone, Ennio Maffei, Willy Fassio,  
Fabrizio Jelmini, Giuseppe Muccio, ONMT,  
Pietro Scozzari, Pietro Tarallo, Stefano Scatà,  
Vincenzo De Rosa, [www.sxc.hu](http://www.sxc.hu), foto di copertina  
Silvia Cosimini

**Redazione:** Servizio Comunicazione & CSR  
[comunicazione@tntitaly.it](mailto: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](http://www.fiaccola.com)

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

2 [FORWARD] giugno 2008

## ■ NEW ECONOMY L'etica al servizio dell'Italia

Qui Internet non c'entra. La New Economy è, semmai, un nuovo modo, fondato sul principio dell'etica del fare, di intendere l'Economia. Il primo a crederci è Ivan Rizzi, presidente della Fondazione Banca Europea. Al suo fianco, un gruppo di intellettuali e imprenditori che, insieme, hanno sottoscritto il "Manifesto per la ricchezza della Nazione". Un argomento assolutamente "Forward"!

# 8

## ■ ACQUA COME ASFALTO Le Autostrade del Mare

Sono la reale, oltreché economica, alternativa al trasporto via terra. L'Unione europea ha destinato alle Autostrade del Mare risorse per poco meno di due miliardi di euro: dovranno servire, tra l'altro, ad adeguare il sistema retroportuale. Intanto, Grandi Navi Veloci ha inaugurato il collegamento settimanale tra Genova e Tangeri.

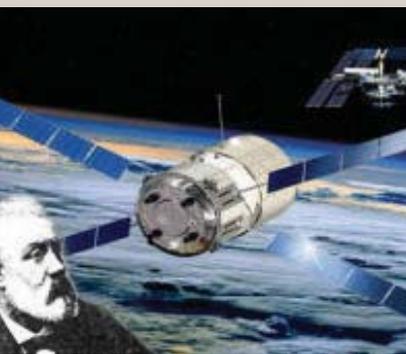
# 12

# Marocco tra mito e realtà

Suggestivo, incantato, sospeso tra mito e realtà. Ricco di testimonianze di splendori passati, avvolto in ritmi di vita antichi. Ha scritto Tahar Ben Jelloun: "Il Marocco è un susseguirsi di porte che si spalancano a mano a mano che si avvanza". Ne abbiamo aperte alcune...

# Marocco

- 16 Art-Maroc virtuelle
- 18 Avanti tutta!
- 20 Dove Lawrence si bevve un tè
- 24 Ferro e sole
- 26 Creare dal niente
- 30 La scuola del Sultano
- 32 Il nuovo mood e le antiche tradizioni
- 36 Duemila anni in tavola
- 37 La culla delle marocchine
- 38 L'hammam



## ■ TANTI SALUTI AL CAP Rivoluzionario Microzone!

Direttamente da Londra, un sistema di mappatura del territorio che permette di individuare gli indirizzi e definire i giri di consegna con maggiore precisione (e minore dispendio di risorse) rispetto a quello tradizionale basato sul Codice di Avviamento Postale. Così efficace che lo adotterà presto anche TNT UK...

## ■ ECOFLOTTA Cento veicoli elettrici per TNT UK

Sarà la più grande flotta a emissione zero del mondo: cento Newton prodotti dal costruttore di veicoli elettrici Smith, di cui già cinquanta scivolano silenziosi nel traffico londinese. Netto il risparmio economico: né congestion charge né altre tasse di trasporto per questi furgoni che costano in media quaranta sterline di elettricità a settimana contro le duecento di gasolio di un veicolo analogo.

## ■ LINK WORLD Cos'è successo, cosa succederà

Quindici notizie per raccontare, in pillole, i principali avvenimenti nel mondo dei trasporti. Con un occhio curioso rivolto allo Spazio (l'approdo del 'camion spaziale' Jules Verne) e ai motori del futuro (in fase di progettazione nel centro di ricerca di Eindhoven, in Olanda, del Gruppo Paccar).

## ■ NETWORK ROAD ASIATICO I 747 si fermano a Singapore

Ammonterà a cento milioni di euro l'investimento annunciato da TNT per i prossimi cinque anni volto al rafforzamento dell'Asia Road Network. Oltre 120 le città collegate in un raggio d'azione che tocca Singapore, Malesia, Thailandia, Vietnam e Cina. L'obiettivo del courier è costruire una posizione di leadership facendo leva sulla crescente richiesta di servizi di trasporto espresso tra Sud-Est asiatico, Cina ed Europa.

40

43

46

48





■ ORE 8:50 SUI PONTI DI PARIGI

## LUNGO LA SENNA

La Tour Eiffel alle spalle, la Senna che scorre placida sotto di lui, George Dubois conduce il suo furgone dritto alla meta: il Palais des Congrès, vetrina internazionale dell'attività economica, sociale e culturale di Parigi. I biglietti per il concerto di Erykah Badu stanno arrivando...



Banca Popolare  
Milano 88:88

Banca Popolare  
Commercio & Industrie

STAZIONE CADORNA  
IE NORD

09:45

■ MILANO ORE 9:45 PIAZZA CADORNA  
**L'AGO E IL FILO**

Un van TNT sfreccia nella piazza simbolo della Milano che lavora: Piazza Cadorna, dal 2000 sede della discussa scultura di Claes Oldenburg, tra i padri fondatori della pop art. Ma a Sergio Limonta le polemiche sull'arte non interessano. Lui ha un solo obiettivo: la consegna 10:00 Express. Anche questa volta arriverà in tempo.





*Siamo ancora in tempo a rilanciare lo sviluppo e la ricchezza della Nazione? Un consesso di intellettuali e imprenditori ha provato a rispondere. Con un Manifesto*

di Giuseppe Cordasco

# Etica del

**M**ettete su un piatto di una bilancia un Paese in declino, con un tessuto sociale sfilacciato, incapace di rispondere alle sfide del presente e ancora meno a quelle del futuro, con una classe politica sfiduciata dai cittadini, con un'economia che emette solo flebili gemiti insignificanti rispetto al rombante frastuono di realtà mondiali in piena espansione, con un ambiente ferito e disastroso che in alcune sue parti è tragicamente ricoperto da orribili cumuli di immondizia. È evidente che avrete di fronte il peso enorme e desolante di una realtà come quella dell'Italia, una Nazione che rischia di soccombere proprio sotto tutte le sue inefficienze.

Provate però a questo punto a porre sull'altro piatto di questa bilancia virtuale il peso di un gruppo eclettico di intellettuali e di imprenditori decisi a scommettere sul possibile rilancio di questo Paese ormai esanime, un gruppo convinto che ci siano ancora i presupposti per controbilanciare il pericolo di un declino che a molti appare inevitabile, desideroso di mettere al primo posto la riconquista di un'etica del fare, individuata come unico, possibile baluardo a un cinismo dilagante che ha sostituito alle capacità e ai meriti delle persone, la loro sudditanza e rassegnazione. È proprio quello che si propongono gli aderenti al manifesto "Per la ricchezza della Nazione",



# fare

un'iniziativa promossa dalla Fondazione Banca Europea, che ha riunito in un unico contenitore le proposte di personaggi di spicco della classe dirigente del nostro Paese, che, ciascuno nel proprio settore di riferimento, ha voluto dare una serie di suggerimenti al nuovo governo.

“Ci sono stati alcuni incontri pubblici - spiega il professor Ivan Rizzi, presidente della Fondazione e tra i promotori del manifesto - nel corso dei quali sono state presentate diverse idee. Il progetto ora è quello di selezionare un certo numero di queste 'lectio magistralis', riunirle in un testo scritto e portarle all'attenzione del ministro dell'Economia Giulio Tremonti, ma anche a quelli della Giustizia e della Cultura. Un modo di chiedere ascolto per una sorta di grande voce civica, che rappresenta un'esperienza unica al momento in Italia”. E proprio con il professor Ivan Rizzi, che tra le altre cose è docente di corsi di etica, proviamo ad approfondire le ragioni di questa iniziativa, entrando anche nel merito del presunto declino a cui sarebbe inevitabilmente indirizzata l'Italia. Un declino che secondo il professor Rizzi affonda le radici nella mancata evoluzione della nostra morale cattolica verso un'etica civile.

Un popolo che apprezza i suoi privilegi  
più dei suoi principi presto perde entrambi.

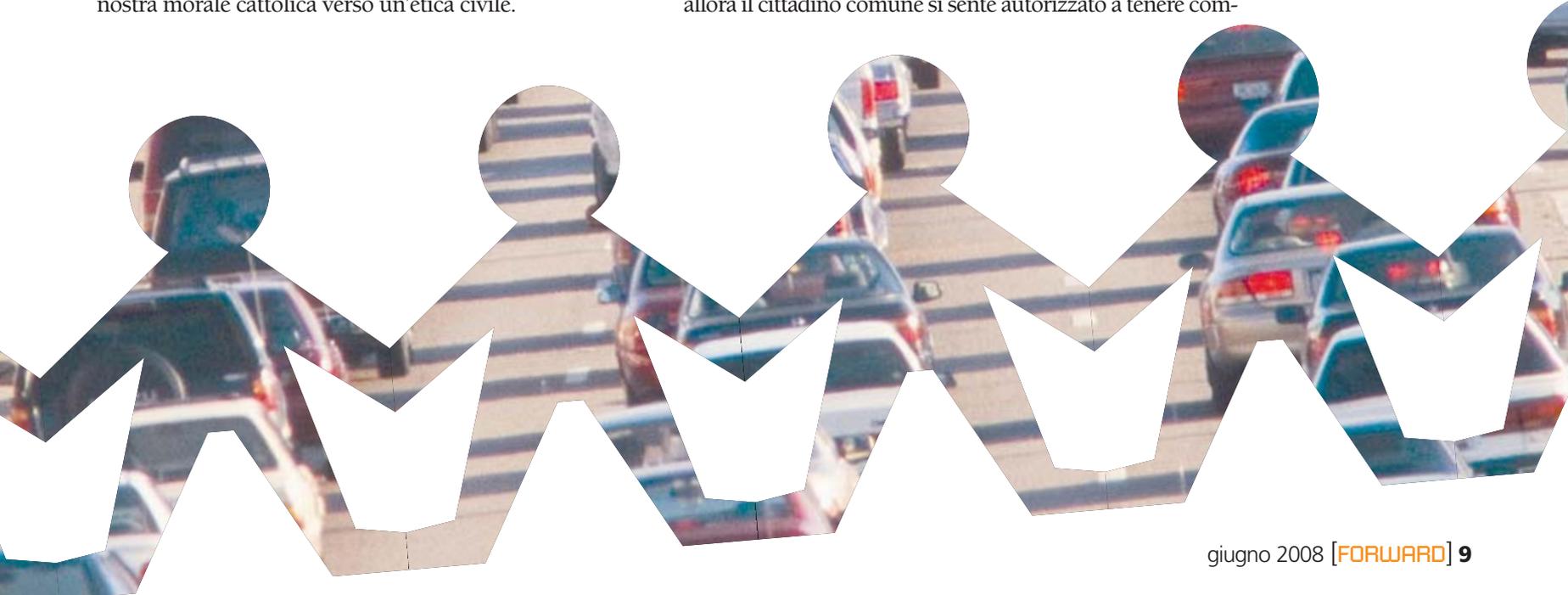
*Dwight David Eisenhower*

# MORALE

“Il nostro Paese - dice - non è riuscito a traghettare il proprio profondo sentimento religioso verso una vera etica civile come avvenuto in tanti altri Paesi occidentali. È un passaggio fondamentale quello dalla ritualità religiosa, per cui si fanno e si rispettano determinati principi per abitudine, alla scelta individuale, che forgia l'intima convinzione del singolo di non dover trasgredire la legge. È quello che è avvenuto ad esempio in Germania o nei Paesi anglosassoni”.

### Quali sono i segni evidenti di questa carenza?

Un ruolo fondamentale in questa mancanza di senso civico è stato e continua ad essere giocato dalla nostra classe dirigente e in particolare dalla cosiddetta casta politica. Inutile nasconderselo, sono le élite che organizzano e rilanciano l'etica. In passato abbiamo avuto esempi illuminanti di come gruppi dirigenti che hanno avuto comportamenti validi siano stati da traino per tutta la società. Se invece, come accade in Italia attualmente e come è stato puntualmente rilevato da una serie di libri pubblicati negli ultimi anni, i politici cominciano a godere di privilegi, allora il cittadino comune si sente autorizzato a tenere com-



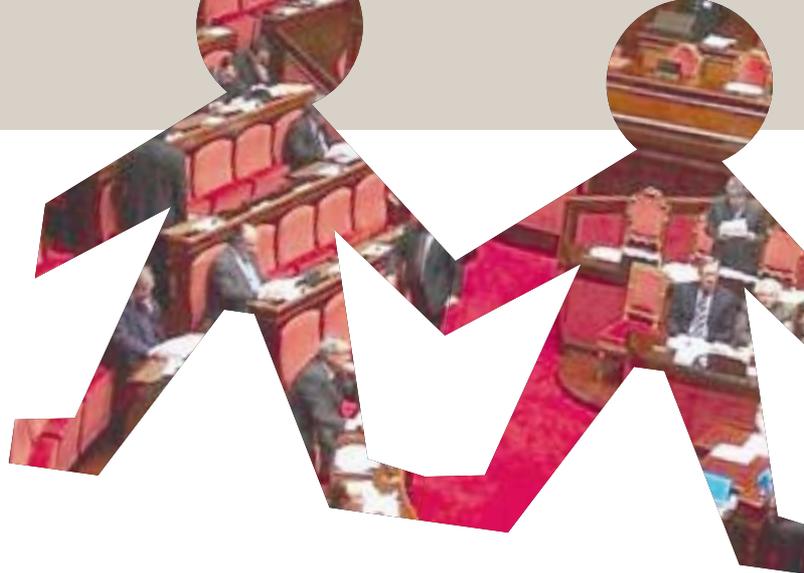
portamenti illegali: della serie 'se lo fanno loro, allora posso farlo anche io'. Avere avuto come punti di riferimento della nostra classe politica degli esempi di grande astuzia, senza fare alcun nome, ha fatto sì che a prevalere non fossero dei criteri di autorevolezza e capacità, ma di assoluta discrezionalità, un'evoluzione che oggi mostra tutti i suoi limiti e, quel che è peggio, i suoi disastri.

**Almeno fino alla caduta del Muro in Italia abbondavano le ideologie, che sembrava avessero contribuito a formare convinzioni comuni che andavano al di là dell'interesse proprio. Che ne è stato di questa eredità?**

In realtà quello che è accaduto si può riassumere nello scontro tra due grandi chiese: quella cattolica e quella comunista. Una condizione che i sostenitori delle due fazioni vivevano come una sorta di parteggiamento a priori. Ancora una volta abbiamo avuto, a parte qualche raro esempio, una classe dirigente che ha fatto i propri comodi, con un seguito di cittadini che, come detto, faceva il tifo per l'una o per l'altra parte, senza un'intima convinzione di ciò che sostenevano. Ritorna il tema precedentemente accennato, del mancato passaggio da una comunità ritualizzata, in cui le cose si fanno per abitudine, a una riflessione intima, che riesca a sedimentare valori propri e duraturi.

**Ma allora i riferimenti fondamentali dove bisogna andare a trovarli?**

L'idea che è un po' il filo rosso del nostro Manifesto, è che bisogna ripartire dal lontano Settecento, dal secolo della luce, da pensatori come Kant, Diderot, Voltaire, Rousseau, fino a quel Thomas Jefferson che negli Stati Uniti, nella Dichiarazione d'Indipendenza, arrivò a parlare di una sorta di utopia della felicità. Non è un caso che il titolo del nostro progetto si rifà a 'La ricchezza delle nazioni' di Adam Smith, testo di riferimento dell'economia classica anch'esso, neanche a dirlo, del Settecento. Un libro nel quale uno dei



temi fondamentali è proprio l'etica, visto che Smith era stato professore di filosofia morale: un insegnamento fondamentale per i nostri tempi, per comprendere che l'economia non è una scienza a sé, ma che anche nel suo sviluppo e nella sua evoluzione contano gli atteggiamenti delle classi dirigenti che di volta in volta si trovano a gestirne i destini.

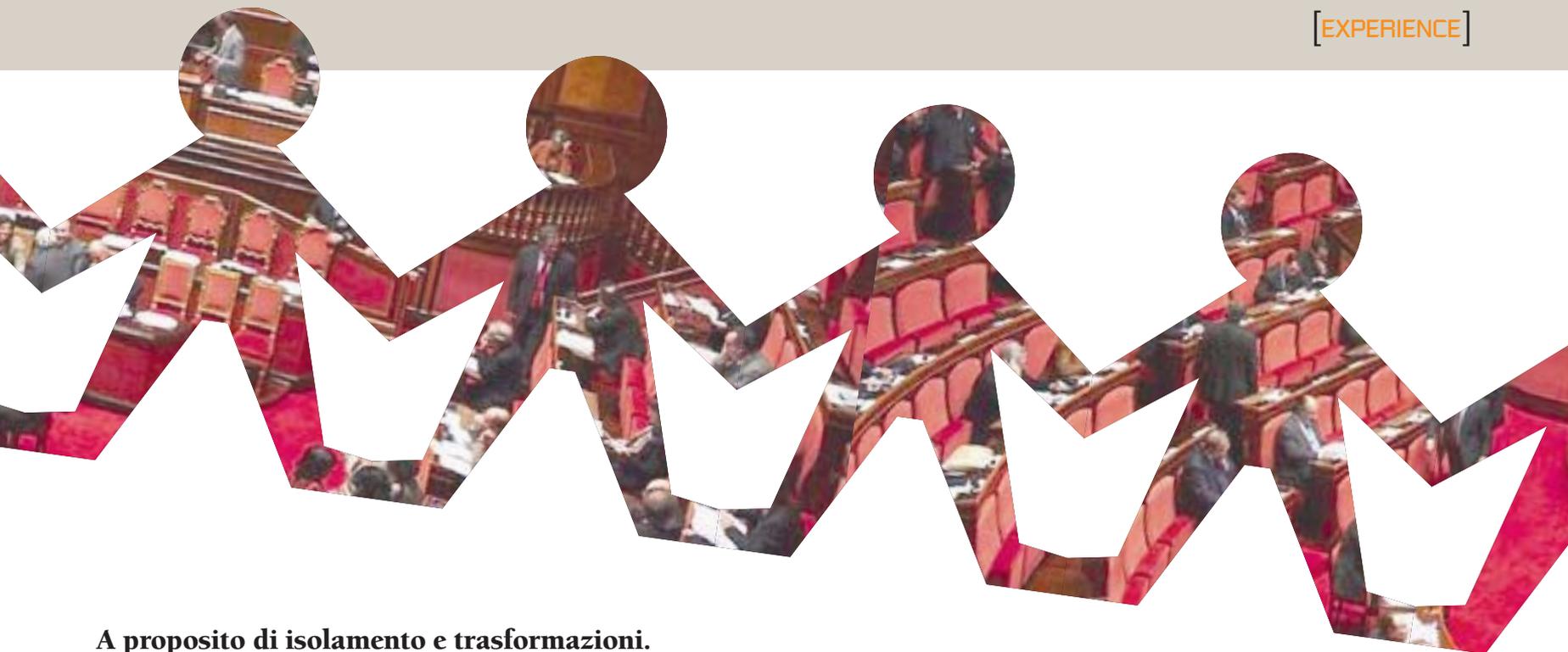
**Se queste sono le idee, quali sono gli spazi in cui tornare a metterle in pratica?**

Oggi bisogna ripartire dal concetto di comunità.

Nonostante il messaggio dominante della globalizzazione, con tutte le implicazioni che essa ha portato, siamo dei soggetti che vivono la propria realtà locale, ed è lì che dobbiamo ritrovare un giusto senso di appartenenza. Esiste per molti un problema di radicamento, con il rischio di vivere una vita quasi isolata, una condizione che ricorda quella del Medioevo quando c'erano gruppi di apolidi: inutile dire però che così torniamo indietro. Bisogna invece, con uno sforzo di dialogo, ritrovare punti di contatto con l'esterno, un processo che può avvenire sotto casa, ma anche sui luoghi di lavoro. L'obiettivo fondamentale è che si crei un senso di disagio per una realtà che non funziona, che porti non all'isolamento, ma alla ribellione, a un sollevamento civile, che induca delle trasformazioni positive.

**L'obiettivo è che si crei un senso di disagio per una realtà che non funziona, che porti a un sollevamento civile che induca delle trasformazioni positive.**





**A proposito di isolamento e trasformazioni. Certamente l'Italia rischia di restare tagliata fuori dalla rete delle grandi infrastrutture dei trasporti, un tema che voi affrontate in modo specifico nel vostro Manifesto con Rosario Ambrosino - Presidente di AICAI e Operations Director di TNT Express Italy - e la sua "logica virtuosa della logistica per il sistema Paese". Cosa ne pensa?**

Ancora una volta assistiamo al bene proprio di piccole comunità e minuscoli comuni che umiliano l'integrazione sistemica della logistica del nostro Paese. Noi soffriamo di carenze incredibili dal Nord al Sud, basti pensare alla Pedemontana, o allo svincolo di Mestre fino alla Salerno-Reggio Calabria. Senza contare che rispetto a un passato glorioso, abbiamo perso completamente il dominio del mare, a favore di Paesi che non avevano nessuna tradizione in proposito. Ecco, anche su questo punto quello che noi chiediamo è un impegno diverso su un fronte come quello dei trasporti, fondamentale per il futuro del nostro Paese. Ancora una volta le inefficienze e le incompetenze che da decenni vediamo dominare quando si tratta delle nostre infrastrut-

ture sono elementi anti-etici che vanno combattuti. Come diceva Simone Weil, alla fin fine l'etica è un fatto di efficienza, perché il non concedere alle persone di fare in modo adeguato delle cose è in sé un gesto immorale: credo che questo sia la summa del nostro sforzo comune.

**Se tutto ciò non dovesse avvenire quale potrà essere il rischio per il nostro Paese?**

Un ritorno al Seicento, un secolo buio per il nostro Paese, quando l'Italia isolata era considerata la periferia del mondo, dove tutti venivano a prendere ricchezze, dalla Francia, alla Germania, alla Svizzera. Allora si reagì creando delle caste che si depredavano l'una l'altra, in un contesto di costante deperimento e impoverimento. Una condizione purtroppo molto simile a quella attuale e che l'etica percepisce come possibile elemento di definitiva disgregazione, e alla quale cerca di reagire con un moto di speranza, come il nostro Manifesto.



*Rappresentano una reale ed economica alternativa alla gomma: sono le Autostrade del Mare, fra i progetti prioritari della Commissione Europea. Più navi prendono il largo, ma ai porti ancora pochi servizi*

# La strada è sem

**N**on ci sono solo le strade nel piano generale delle Reti TEN-T, Trans-European Network-Transport. Fra le 30 opere europee considerate prioritarie c'è anche il Progetto Autostrade del Mare, a cui l'Unione europea ha destinato risorse pari a 1,8 miliardi di euro. Gli obiettivi del Programma Motorways of the Sea (MoS) sono stati definiti dalla Commissione di Bruxelles nell'aprile del 2004: "La rete transeuropea delle Autostrade del Mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le Autostrade del Mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti". Il concetto tradizionale di Autostrade del Mare va quindi esteso sino a comprendere oltre al trasferimento di merci su navi Ro-Ro alternativo al trasporto stradale, i collegamenti con le isole, cioè il cabotaggio obbligato laddove non vi sia l'alternativa stradale; le linee miste passeggeri-merci su navi Ro-

Pax, a condizione che le merci siano predominanti; e i collegamenti, frequenti e regolari, con navi feeder. Attraverso il loro utilizzo si mira da una parte a raggiungere un riequilibrio fra le modalità di trasporto, dall'altra a dare impulso alla crescita economica di quei Paesi bagnati dal Mediterraneo o dall'Atlantico che possono trarre vantaggi dal nuovo scenario economico mondiale che ha spostato i flussi di traffico.

L'Italia si trova al centro di due delle quattro direttrici individuate: quella dell'Europa del Sud-Ovest e quella dell'Europa del Sud-Est.

**Il trasporto marittimo è l'unica modalità che riesce a rodere quote alla gomma. Ma un'ulteriore crescita non può prescindere da un adeguato sistema retroportuale.**

## **In Italia i porti fermano l'ascesa dell'acqua**

Il trasferimento del traffico pesante sulle rotte marittime ha visto un costante aumento nell'ultimo quinquennio. L'ingente sforzo dell'imprenditoria privata (l'Italia vanta una leadership europea nel settore dell'armamento) ha portato il trasporto marittimo a essere l'unica modalità che, contrariamente alle altre, rode ogni anno piccole quote alla gomma. Del resto in pochi anni ci sono stati tassi di incremento a tre cifre dei servizi offerti: la capacità di stiva è cresciuta di oltre il 100 per 100 e sono nati nuovi collegamenti, soprattutto sul



# mpre più blu

Tirreno, nazionali e internazionali (oltre 60 in tutto, in grado di muovere 600mila autotreni all'anno). Lo share del traffico merci complessivo relativo alle Autostrade del Mare è cresciuto dall'1,5 per cento a oltre il 3,5 del traffico merci totale. Nel 2007, nella Penisola oltre 1.200.000 Tir hanno utilizzato l'acqua anziché l'asfalto, "l'equivalente ogni giorno di una colonna lunga 96 km". Ma il load factor, vale a dire il fattore di riempimento di stiva, si attesta intorno al 50 per cento. Eppure le autostrade blu non sono solo un'alternativa a quelle tradizionali, a rischio saturazione. Aiutano ad abbassare i costi, aumentano il livello di sicurezza delle strade e possono strizzare un occhio all'ambiente. Il dito va allora puntato contro le strutture obsolete, l'inadeguatezza degli ormeggi, l'insufficienza di banchine, la quasi totale assenza di un sistema retroportuale necessario a convincere gli autotrasportatori a prendere il largo. E aiutano, ma non bastano, forme di incentivazione come l'Ecobonus messo a disposizione dal Governo italiano alle imprese: 77 milioni di euro ogni anno, dal 2007 al 2009. Intanto gli armatori non smettono di investire: presso la cantieristica nazionale sono in costruzione 20 navi progettate per una prevalenza di carico pesante, Ro-Ro e Ro-Pax. Il mare è un aspetto integrante della ripresa economica del Paese, ma si può veicolare soltanto legando l'acqua alla terra.

## Gnv scommette sul Marocco

A settembre Grandi Navi Veloci è sbarcata in Marocco inaugurando il secondo collegamento con il Continente Nero, quello settimanale fra Genova e Tangeri via Barcellona. Una nuova scommessa per il gruppo genovese capitanato da Aldo Grimaldi che negli anni Novanta ha puntato (vincendo) sui cruise ferry. Ed è lui che racconta come è nata l'idea e quali sono i risultati che si intendono raggiungere. Perché Tangeri?

"Non è certo una scelta casuale. Con la fine dei lavori di allargamento, il suo scalo è diventato il principale del Nord Africa. E la creazione dell'area di libero scambio Euro Mediterranea aprirà dal 2012 nuove interessanti prospettive".

Quanti veicoli raggiungeranno Tangeri via acqua attraverso Gnv?

"La tratta, inserita nel piano comunitario Marco Polo, a regime sarà utilizzata

da circa 60mila automezzi ogni anno. Quarantotto le ore necessarie per la traversata, sosta nella capitale catalana inclusa. Un tempo decisamente inferiore rispetto a quello garantito dalla compagnia di stato marocchina Co.Ma.Nov, l'unica che fino a oggi ha gestito i collegamenti con l'Italia via mare. Il servizio, che ha frequenza settimanale (con partenza dal capoluogo ligure ogni sabato sera e da Tangeri ogni martedì mattina) è effettuato con la Victory, una motonave che, con una stazza di ben 28mila tonnellate, è in grado di accogliere a bordo fino a 1.200 persone e 1.800 metri lineari di merci".

Cosa può dire dei prezzi?

"A conti fatti viaggiare sull'acqua è decisamente più conveniente. Per un semirimorchio sono necessari 1.600 euro, per una combinazione 1.900 euro".



# MAROCCO

## UBRIACARSI DI COLORI

**S**uccede a Fès el-Bali osservando, possibilmente dall'alto di una terrazza, il caratteristico quartiere dei conciatori e tintori di pelle. Nella parte vecchia della più antica delle quattro città imperiali (le altre sono Marrakech, Meknès e Rabat), dichiarata dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità e famosa soprattutto per l'intricato groviglio di viuzze della medina, è impossibile non immergersi, almeno con gli occhi, in quel mosaico di colori di cui il giallo, ottenuto dal costoso zafferano, è il più prezioso. Immersi nelle tinozze, protetti soltanto da vecchi jeans tagliati a mezza coscia, sono invece i tintori. Tutt'intorno l'aria è piena di un odore nauseabondo, fortissimo, attutito soltanto dalla straordinaria bellezza dello spettacolo offerto dall'ininterrotta sequenza di gialli, rossi, verdi... Ovunque le pelli sono poste ad essiccare al caldo sole africano. Lane, pelli e cera sono spedite in grandi quantità in Europa. Il cuoio migliore, invece, resta a Fès dove, lavorato da abili artigiani, verrà utilizzato per i *belra*, i cuscini, le cinture, gli oggetti di lusso che richiamano acquirenti da tutto il mondo.

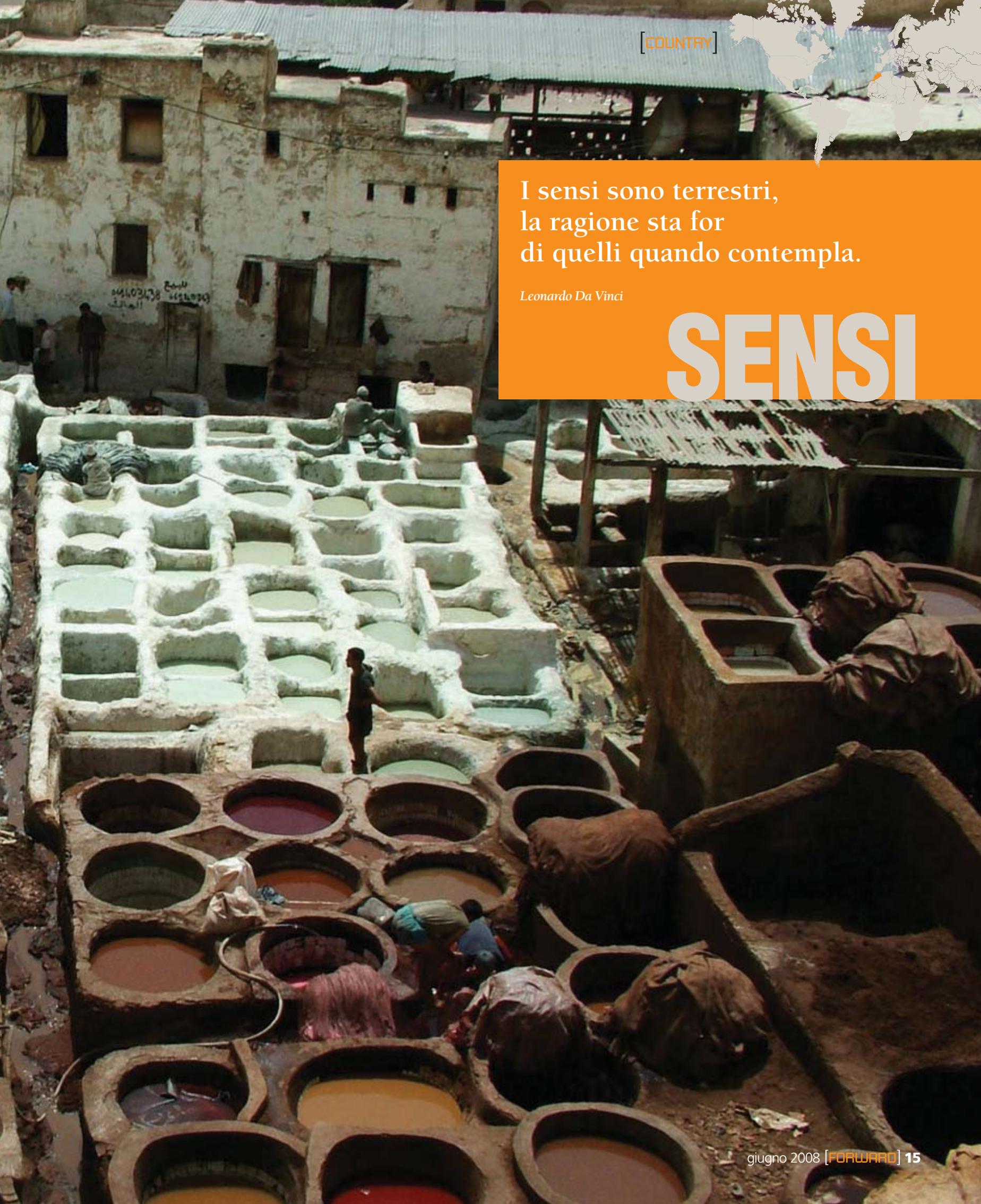




I sensi sono terrestri,  
la ragione sta for  
di quelli quando contempla.

*Leonardo Da Vinci*

# SENSI

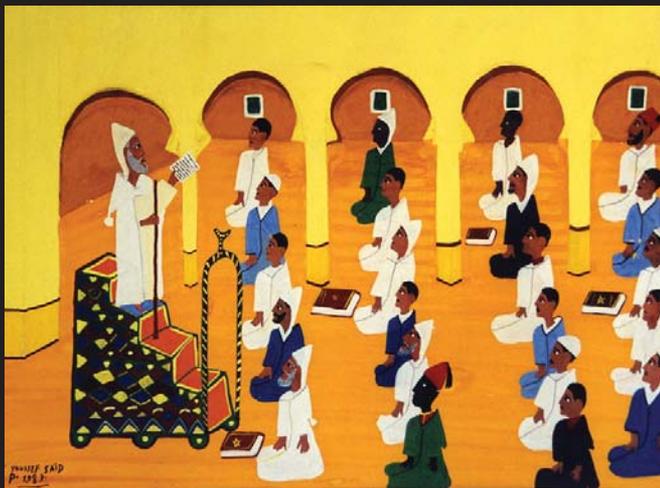


# Art-Maroc virtuelle

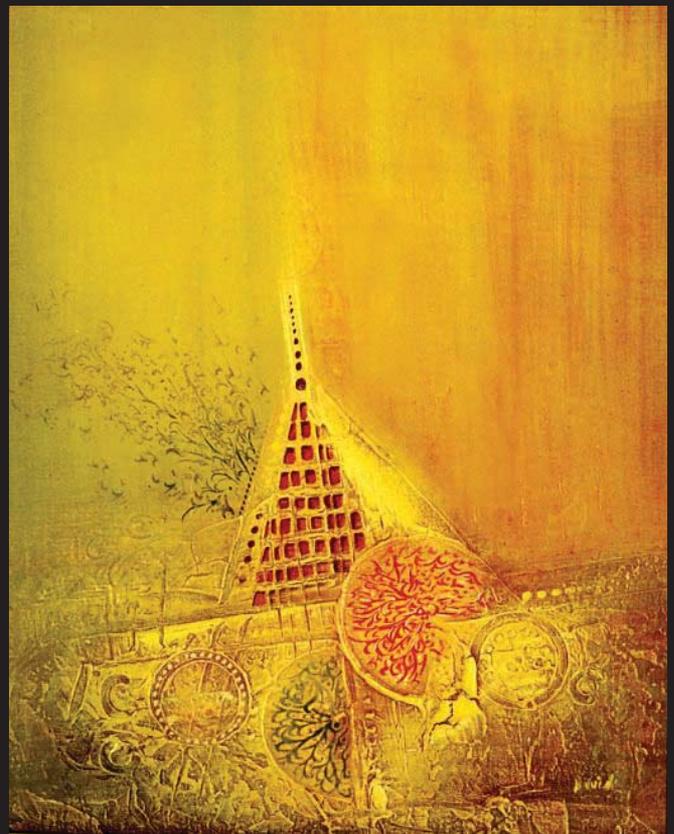
La più antica e la più ricca galleria d'arte virtuale mai creata in Marocco. Una selezione di 1.800 opere di pittori affermati, o comunque di grande talento, che offre ai visitatori un'ampia visuale sulla pittura marocchina contemporanea. È qui, tra i 95 artisti censiti da [www.art-maroc.co.ma](http://www.art-maroc.co.ma), che abbiamo estratto i "nostri" 11, rappresentativi di un mondo prima ancora che di una forma espressiva, l'art pictural. Luminosità e colore balzano agli occhi, elementi inscindibili della loro produzione. Che sia un volto di donna, il fitto di un bosco o un venditore ambulante. Spiegano i creatori di Art-Maroc: "Dall'impressionismo all'arte astratta, senza dimenticare l'iperrealismo, tutte le tendenze sono ben rappresentate da una generazione talentuosa ma poco conosciuta. È anche per loro che il sito deve esistere".



Souad BENNANI SMIRES



Aityoussef



Abdelali BOUIDI



Claudine LAVIT LAHLOU



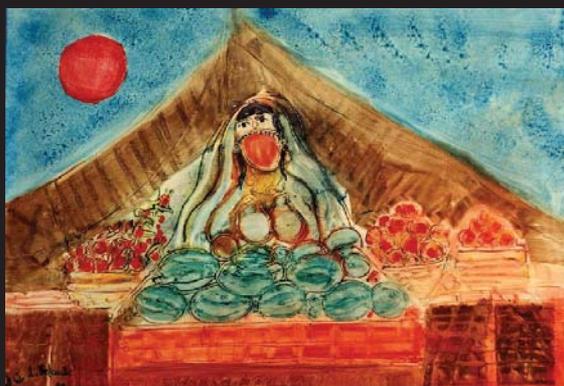
Françoise NEUTRE



Nouzha BOUAMOUD



Fatima OUCHERROU

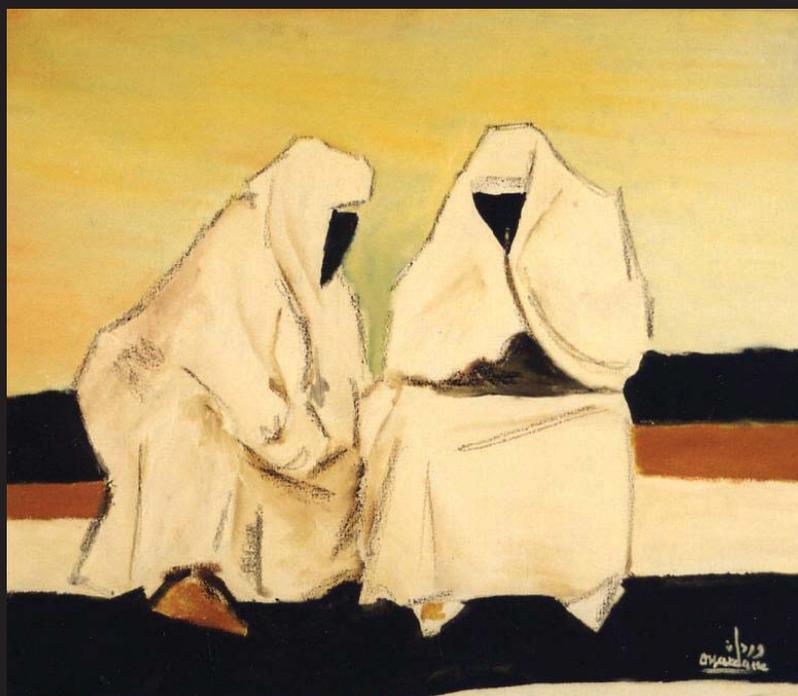


Larbi BELCADI

Che cos'è l'arte, signore? È la natura concentrata.

Honoré de Balzac

# RISPOSTE



Abderrahmane OUARDANE



Abderrahmane RAHOULE

*Tutti gli indicatori macroeconomici sono a suo favore: Pil, inflazione, conti pubblici, debito estero... L'ora del riscatto per il Marocco è arrivata. E gli investitori stranieri, Italia compresa, sono pronti a mietere risultati*

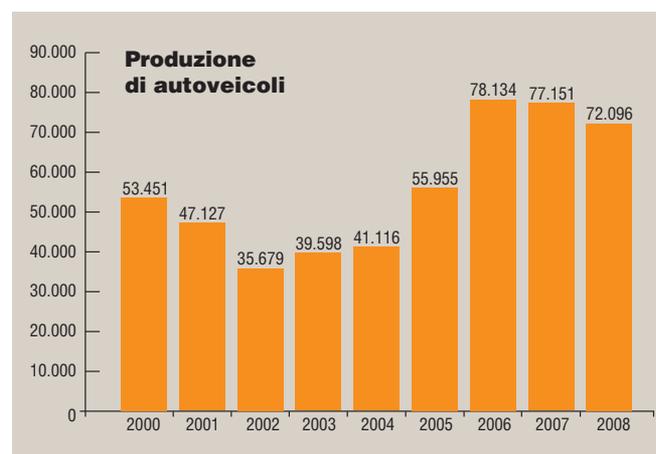
# Avanti tutta!



**O**perai, carpentieri, manovali ma anche artigiani. Siciliani, per lo più, che emigrano in Marocco agli albori del XX secolo in cerca di occupazione. La trovano presso le aziende francesi, le prime a cogliere le potenzialità economiche del Paese magrebino. Nel 1912 gli italiani in Marocco sono 3.500. Nel giro di un ventennio in molti si metteranno in proprio, avviando piccole botteghe di carpenteria e officine meccaniche. Allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, quando la presenza dei nostri connazionali in quel lembo d'Africa ha ormai raggiunto le 20.000 unità, diverse imprese falliscono, altre vengono sequestrate; gli italiani si riducono a 15.000. Bisognerà aspettare il 1983, anno in cui è ripristinata la libertà di costituire un'impresa con capitale al 100 per 100 straniero (nel 1962 un decreto del Re Hassan II aveva imposto una partecipazione del 50 per cento da parte di un socio marocchino, spegnendo così molti affari sul nascere), per assistere al rifiorire delle attività.

A partire dalla metà degli anni Novanta i flussi di internazionalizzazione verso il Marocco acquistano consistenza. I maggiori partner commerciali restano i Paesi dell'Unione europea, che coprono circa la metà delle importazioni (18,5 miliardi di euro nel 2006, +13,4% rispetto all'anno prima)

e acquistano i tre quarti delle esportazioni marocchine (10 miliardi di euro, +18%). In testa Francia e Spagna, grazie alla vicinanza geografica, ai solidi legami coloniali che perdurano anche dopo l'indipendenza conquistata nel 1956, e ovviamente ai significativi investimenti sul piano pubbli-



**Il trend positivo, dopo le incertezze degli anni 2002-2003, della produzione di autoveicoli in Marocco. Buone le prospettive di medio periodo: +16,3 per cento nel 2008 e una produzione che nel 2015 dovrebbe raggiungere le 43.715 unità.**



co e privato. Alle spalle l'Italia (scavalcata però dall'Arabia Saudita, tra i principali fornitori di petrolio). Nel 2006, le esportazioni italiane raggiungono i 1.153 milioni di euro (+14% rispetto al 2005), le nostre importazioni 542 (+9,4%).

### Con le parole e con i fatti

I settori su cui investire sono quelli del turismo, della lavorazione del cuoio, dell'elettronica, del metallurgico, della componentistica auto, della lavorazione industriale del legno, del tessile/abbigliamento, dell'agroindustria, della pesca. E dell'aeronautica: il comparto è in pieno sviluppo, e si stima che entro il 2008 gli attuali 1.900 addetti raddoppieranno e il giro d'affari lieviterà a quota 130-180 milioni di euro. È il governo marocchino a credere per primo nelle opportunità di sviluppo, supportandole con azioni concrete. Gli indicatori sono sostanzialmente positivi: Pil che nel 2006 ha raggiunto l'8,1% (l'anno prima era 1,6!), buon equilibrio macroeconomico, conti pubblici in ordine, debito estero in diminuzione, inflazione sotto controllo, stabilità valutaria, tasso di disoccupazione in flessione (9,7% nel 2006 contro l'11,5% del 2005). Per non parlare della nuova Mudawana, (il diritto di famiglia riformato da Re Mohammed VI), del rinnovato diritto del lavoro, dell'aggiornamento dell'organizzazione dei partiti politici, della soppressione dei dazi sui prodotti industriali non fabbri-

cati. Passi irreversibili del percorso innovatore. E nella stessa strategia di sviluppo vanno inquadrati gli interventi infrastrutturali, di cui molti in avanzata fase di realizzazione, che prevedono 1.000 nuovi chilometri di autostrade e 15.000 di strade entro il 2010, oltre a 450 chilometri di alta velocità. Da sottolineare, infine, il dinamismo del Marocco sul piano internazionale, con le aspettative legate alla creazione dell'Area di libero scambio Euro-Mediterranea entro il 2012, e quella con gli Stati Uniti.

### Diritti uguali per tutti

Last but not least, grazie alla Carta degli Investimenti promulgata nel '95 e considerata la madre di tutte le disposizioni economico-tributarie, gli investitori stranieri godono degli stessi diritti e degli stessi benefici degli investitori locali. L'industria, italiana e straniera, è incentivata a investire, ma chiede 'in cambio' personale sempre più qualificato. Il basso costo e l'ampia disponibilità di manodopera non bastano più. Occorre lavorare sulle specializzazioni. Ed ecco allora l'Accademia Internazionale Mohammed VI dell'Aviazione Civile, il centro di formazione dedicato ai mestieri specifici (saldatura, lavorazione della lamiera fine, trattamento superficiale), i fondi per la qualificazione professionale prevista dalla Politica di Vicinato e Partenariato Enpi 2007-2013... Il terreno è stato arato e concimato. Adesso tocca a noi.

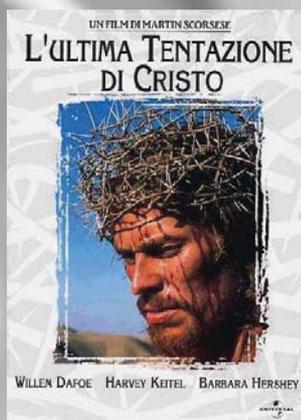
## Zona franca: Tangeri come Livigno

**Vantaggi fiscali e finanziari.** Bastano un sostantivo e due aggettivi per descrivere l'alto grado di attrattività della zona franca di Tangeri, dal 1993 piazza finanziaria "offshore" dove sono possibili transazioni, attività di brokeraggio, e la moneta marocchina è considerata valuta estera. Nell'area del porto e dell'aeroporto, le merci che circolano sono esenti da dazi, imposizioni fiscali e controlli dell'ufficio cambi. Sono autorizzate la commercializzazione dei prodotti (ma non la trasformazione degli stessi) e tutte le attività commerciali ad eccezione della vendita al minuto. Consentiti assemblaggio, campionatura, imballaggio, conservazione e riparazione. Incentivi anche a livello fiscale: esonero del pagamento dell'Iva per

le merci provenienti dall'estero; abbattimento dell'80% dell'imposta sul reddito per i primi 15 anni di attività produttiva; riduzione dell'8,5% dell'imposta sulle società per i primi 15 anni; esonero dal pagamento dell'imposta di registro e di bollo della tassa urbana per 15 anni e dalla partecipazione alla solidarietà nazionale.



In mezzo al deserto ecco sorgere come un miraggio studios modernissimi e attrezzati per tutte le esigenze della cinematografia. È Ouarzazate, immersa nel nulla, effimera quanto i suoi film

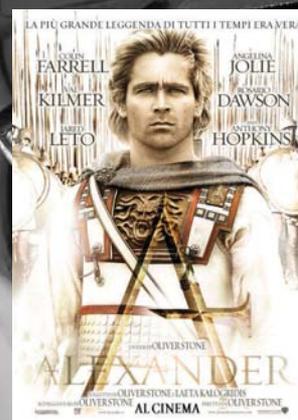


Uno dei film più discussi di Martin Scorsese, con una magistrale interpretazione di Willem Dafoe e Harvey Keitel.

Altro film di ispirazione storica di Scorsese, più orientato verso l'epopea e il kolossal. La storia del Dalai Lama.



Dai bellissimi fumetti di Goscinny e Uderzo le avventure del magico Asterix, questa volta inesorabilmente attratto dalle grazie dell'ultima faraona.



La storia del più enigmatico tra i grandi conquistatori, raccontata da uno dei più grandi registi contemporanei, Oliver Stone.



L'epopea del colonialismo con il marchio di fabbrica di due grandi attori, Sean Connery e Michael Caine.

# Dove Lawrence si bevve un tè

**M**orocco. È il titolo del primo film che venne girato nei pressi di questa città dal nome improbabile, Ouarzazate, fondata dai francesi nel nulla come avamposto della Legione Straniera sui bordi di quel precipizio che è il Sahara. Dopo quella prima pellicola nobilitata da Marlene Dietrich molte altre, ché gli Oscar potrebbero formare un piccolo esercito dorato, dorato come gli occhi di una languida Debra Winger immortalata da Bernardo Bertolucci in grado di trasferire enorme sensualità persino in una tazza di tè.

Ben prima di allora, uno dei più grandi kolossal di tutti i tempi, Lawrence d'Arabia, film mito storia di un uomo mito, con un attore che mito divenne, Peter O'Toole. Certo, nelle croste di queste case di fango, come anche nei soavi riad nell'oasi, qualcosa di tanta fama rimane. E strato dopo strato, film dopo film, questa città si trasforma anch'essa nell'irrealtà, di quelle che il deserto sa costruire a sua immagine e somiglianza. Diretti verso il cuore del Sahara, verso l'Algeria e più oltre la Libia, Ouarzazate torna a essere, nel ricordo, quel che è: un improbabile miraggio.



[COUNTRY]

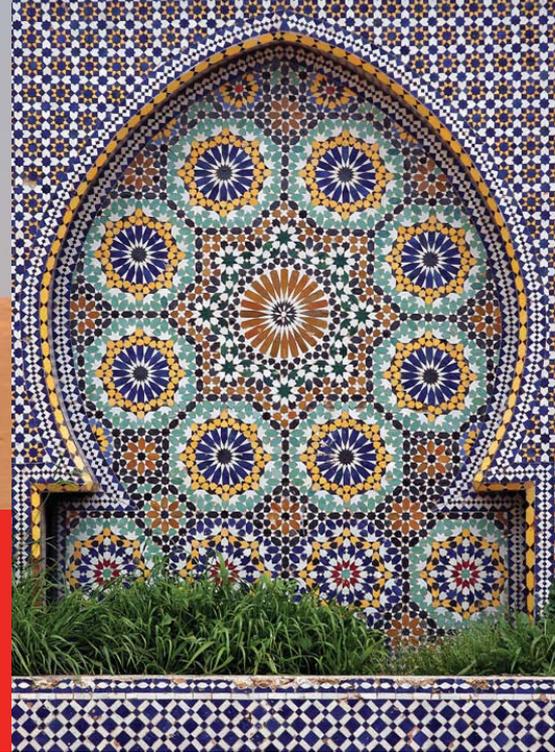


Il cinema dev'essere spettacolo, è questo che il pubblico vuole. E per me lo spettacolo più bello è quello del mito.

*Sergio Leone*

# LEGGENDA







[COUNTRY]



Il vero viaggio di scoperta non consiste nel cercare nuove terre, ma nell'avere nuovi occhi.

Marcel Proust

# SCOPERTA



*A trecento all'ora su duecento chilometri di rotaia utilizzando in parte l'energia solare. Il Marocco si candida ad essere Paese all'avanguardia nella tecnologia 'pulita' applicata all'alta velocità*

di Cristian Furini

# Ferro e sole

**E**co-transporto come camminare, andare in bicicletta, usare un'auto elettrica o ibrida. Mezzi di spostamento "verdi", tra i quali un posto d'onore lo merita di sicuro il treno, da sempre considerato uno dei sistemi più eco-compatibili per muovere persone e merci. Ma per determinare con buona approssimazione quanto sia efficiente il trasporto su rotaia sotto il profilo dei consumi e delle emissioni è necessario rispondere a tutta una serie di domande. Di che tipo di treno si tratta? Quanti passeggeri porta? È un espresso o un diretto? E, soprattutto, tradizionale linea elettrica oppure l'abbinata diesel-elettrico? Un buon indice di valutazione per stabilire la validità di un sistema rispetto a un altro è il calcolo del consumo di carburante necessario a passeggero per percorrere un chilometro. In base ai numerosi studi in materia si osserva, ad esempio, una variazione tra i 14 chilometri a passeggero per litro dei treni che circolano negli Stati Uniti, e i 198 chilometri a passeggero di alcuni veicoli ferroviari leggeri, operanti in Europa quasi sempre a capacità piena. Differenze così ampie si verificano perché ancora troppo spesso, per la maggior parte dei sistemi ferroviari, l'energia del treno elettrico legato alla centrale attraverso un pantografo viene comunque creata da un impianto a ciclo endotermico e non da fonti di energia rinnovabile. Tranne che in Marocco. In un accordo tra il Regno di



Mohammed VI e la Francia che sarà definito nel dettaglio nel corso di quest'anno, l'industria dei trasporti francese si impegna a creare e seguire in tutti i momenti della sua costruzione e nel successivo mantenimento la linea ad alta velocità che lega Tangeri a Casablanca. Ma a fare notizia è la fonte energetica che alimenterà la rete ferroviaria: l'im-

presa appaltatrice costruirà infatti sul suolo marocchino degli impianti per generare energia pari a una capacità di 470 Megawatt. Anche se la maggior parte della potenza deriverà dal ciclo di combustione standard di gas (tramite due turbine GT13E2 della Alstom), ben 20 Megawatt per la prima volta al mondo saranno generati dal sole.

Il futuro impianto cogenerativo combinato di Aïn Béni Mathar sarà situato a circa 100 chilometri da Oujda, a nord-est del Marocco, e raccoglierà energia solare da un campo di





## Automotrice Grand Vitesse, più competitiva di un aereo

**E** non potrebbe essere diversamente. A 360 chilometri all'ora se ne percorrono 1.000 in tre ore senza tempi morti di check-in e senza il rischio di smarrire il bagaglio nei meandri di un aeroporto. A ventisette anni dal lancio del primo Tgv e a dodici dall'entrata in servizio del modello più recente, quello a due piani, la Francia rilancia con grande convinzione il suo treno ad alta velocità. Il futuro, firmato Alstom, si chiama Agv (Automotrice Grand Vitesse), potrà viaggiare a 40 Km orari in più del 'vecchio' Tgv con un consumo inferiore del 15 per cento. Non solo.

Oltre i 300 orari, l'usura dei binari e della catenaria (il filo di contatto per la corrente) cresce nettamente. Ecco allora che il record di velocità raggiunto l'anno scorso a 575 chilometri l'ora da un convoglio speciale (un 'vecchio' Tgv, peraltro) è servito anche a sperimentare la

linea e le apparecchiature in condizioni limite. La maggiore velocità dell'Agv deriva dalla maggiore leggerezza del treno, ottenuta con l'impiego dell'alluminio e con un cambio fondamentale rispetto al Tgv: mentre quest'ultimo, come l'Etr 500 italiano, ha due locomotive in testa e in coda al treno, nell'Agv tutti i carrelli sono motori e tutte le carrozze sono passeggeri: ciò si traduce in un treno al tempo stesso più capiente, più veloce, più leggero, e probabilmente più parsimonioso in fatto di consumi. Il nome, infine. Agv è stato scelto per rimarcare l'innovazione rispetto ai prodotti precedenti ma soprattutto perché Tgv è un marchio delle ferrovie francesi (Snf). A differenza dei Tgv precedenti, questa volta la Snf non ha partecipato allo sviluppo del prototipo e l'Alstom potrà venderlo, senza limitazioni, a qualsiasi Paese lo richieda. Al Marocco, per esempio.



183.000 metri quadrati in pannelli solari. Francesi saranno anche locomotive e vetture, per un totale di 18 treni ad altissima velocità con struttura Duplex a due piani. La realizzazione della tratta Tangeri-Kenitra da 200 chilometri rappresenta la prima fase di questo progetto (dovrebbe essere operativa tra il 2013 e il 2014). Il costo totale sarà di oltre nove miliardi di euro, finanziato per il 50 per cento da diversi partner francesi.

Questo collegamento ferroviario di ultima generazione è stato progettato quattro anni fa. Alla base, l'esigenza di soddisfare l'aumento del 10-15 per cento annuo del traffico passeggeri. Il master plan marocchino prevede addirittura la realizzazione di 1.500 km di 'strade ferrate' per l'alta velocità tra il 2030 e il 2035, che saranno in grado di muovere 120 milioni di viaggiatori su due soli corridoi: il Tangeri-Marrakech-Agadir (ovvero l'Atlantic link) e il Rabat-Fès-Oujda (il Maghreb link). I tempi di percorrenza scenderanno da 4 ore e 45 minuti a 1 ora e 20 minuti

per arrivare a Rabat, da 5 ore a 2 ore e 10 minuti per transitare da Tangeri a Casablanca, e da 3 ore e mezza a poco più di un'ora da Casablanca a Marrakech. Sarà questo il primo passo per la realizzazione della linea Transafricana, il maxi-collegamento della rete ferroviaria che collegherà Marocco, Algeria, Tunisia, fino a raggiungere la Libia. Non solo. Nel momento in cui si inaugurerà tale progetto, il Marocco potrà vantare di essere stato il primo Stato africano a dotarsi di una linea ferroviaria ad alta velocità con standard al pari delle ferrovie francesi e, cosa ancora più importante, essendo la prima linea ferroviaria ad energia pulita, sarà un esempio da seguire nel resto del mondo. Ma l'innovazione su rotaia marocchina non parla soltanto di alta velocità. Sono 74 i milioni di euro investiti dalla compagnia ferroviaria statale, la National Railways (ONCF), per la consegna di venti nuove locomotive elettriche della generazione 'Prima' prodotte dalla Alstom. Con trazione ai vertici della categoria e una potenza assorbita di sei Megawatt, questi locomotori saranno utilizzati a partire dal 2010 su tutta la rete nazionale in sostituzione delle ormai obsolete E 1500 elettriche o diesel. Verranno impiegati per il trasporto di merci a una velocità di 120 chilometri orari e per il servizio passeggeri a una velocità di 160. La nuova generazione di locomotive elettriche 'Prima' è costruita su una piattaforma integralmente modulare, con una componentistica standardizzata per garantire l'affidabilità operativa del materiale rotabile e una straordinaria facilità di manutenzione.

### L'Agv sotto esame

#### Design modulare

Da 7 a 14 carrozze (da 130 a 250 metri)

#### Posti a sedere

Da 250 a 510

#### Massa

Da 270 a 510 tons

#### Potenza

Da 6.000 a 12.000 kW (22 kW/ton)

#### Trazione

Quadri-voltage, 25 kV 50 Hz/15 kV 16.7 Hz/3 kVdc/1.5 kVdc, convertitori di trazione IGT raffreddati a liquido, motori a magnetismo permanente



# Creare dal

*Una nuova azienda, TNT Express Marocco, in un nuovo Paese, con una nuova cultura. È stata la sfida, vinta, dal Direttore Generale Pascal Valenti. Sei anni dopo parlano i risultati: l'offerta è la più ampia della Nazione e la quota di mercato è cresciuta del 35%*



**S**aranno le origini italiane (il nonno paterno, milanese, è emigrato in Francia nel 1935); sarà che i ruoli di comando conferiscono sicurezza a chi li ha (dal 2002 è Direttore Generale TNT Express Marocco, ed è anche Vicepresidente di ASCEM, l'associazione che riunisce i corrieri espresso marocchini, e Direttore della Camera di Commercio francese di Casablanca); sarà che quando si ha una storia di successo da raccontare le parole non mancano. Sta di fatto che intervistare Pascal Valenti è professionalmente gratificante. Risponde a tutte le domande senza nicchiare o usare frasi fatte; ammette le frustranti difficoltà del mestiere ("gli indirizzi non sono sempre facili da trovare") ma, subito, ritrova la verve per comunicare i brillanti risultati raggiunti in pochi anni; pesca nel suo bagaglio di esperienze aneddoti divertenti... Ma lasciamo a lui la parola.



Di un uomo importante non si deve sapere quello che fa, ma soltanto i suoi arrivi e le sue partenze.

Robert Musil

# RISULTATI

# niente

**Marocco, Paese di grande fascino e attrattiva, ma con notevoli differenze orografiche, sociali ed economiche. Come agisce TNT per affrontare i vari contesti?**

Fortunatamente i centri di business sono collocati nelle grandi città, che convogliano più del 90 per cento del business espresso. A partire dallo scorso anno sono state aperte nuove autostrade: da Casablanca i tempi di percorrenza per raggiungere città come Tangeri o Marrakech sono di circa quattro ore e dal 2009 si aggiungerà anche Agadir. Più del 95 per cento dei nostri dipendenti sono marocchini che conoscono un minimo di quattro lingue (arabo, marocchino, francese e inglese) oltre a spagnolo, italiano e “berbero”, una lingua locale parlata dal 30 per cento della popolazione. Internamente a TNT formiamo le persone e crediamo molto nella mission aziendale di “investor in people”.

**Quali sono le principali difficoltà operative?**

Le procedure di sdoganamento possono essere difficili: abbiamo bisogno che ogni spedizione sia necessariamente accompagnata da tutta la documentazione richiesta (compreso l'EUR1 quando necessario). Inviare cinque

fatture in originale serve a garantire un corretto svolgimento di questa attività. Inoltre, gli indirizzi non sono sempre facili da trovare: numero di telefono e GSM sono obbligatori.

**Il mercato è in crescita? Quale dei settori è più promettente?**

Il mercato dell'Espresso è sicuramente in espansione, con una stima del 15 per cento in più rispetto allo scorso anno per quanto riguarda il nostro Paese. In particolare, all'interno del settore, TNT Express Marocco è quello che cresce maggiormente (+35 per cento). Il mercato tessile è inoltre un settore storico, che contribuisce per il 21 per cento alle esportazioni totali; anche se, in seguito “all'invasione cinese” avvenuta nel 2005, le aziende marocchine hanno dovuto rivedere il loro approccio. Altri mercati dal grande potenziale sono quello dell'IT e dell'Automotive.

**Francia rapporto storico, Spagna vicinanza. Ma con l'Italia esiste un forte legame. Si concretizza anche nel trade da corriere?**

Sì, l'Italia è il quarto partner commerciale del Marocco.



## TNT in Marocco

**Filiali:** 6 (Tangeri, Meknes, Fès, Rabat, Marrakech, Casablanca)

**Collaboratori:** 70

**Flotta:** 26 veicoli

**Depositi:** 3

**Consegne:** 380

giornaliere

**Giro d'affari:** 22.3 milioni di dirham



Riveste la medesima posizione anche per quanto riguarda il nostro business.

**Può tracciarci un essenziale quadro socio-economico del Marocco di oggi?**

L'agricoltura costituisce una parte significativa del prodotto interno lordo. Siamo molto soggetti alle condizioni meteorologiche: se la portata delle piogge è "normale", la crescita del Paese si mantiene su buoni livelli. In caso contrario, possiamo dire che la crisi non è così lontana. Da sette anni il governo marocchino sta compiendo un grande sforzo nel cercare di creare opportunità di business per aziende locali e internazionali, compresi anche alcuni investimenti sbagliati nelle infrastrutture (autostrada, aeroporto, porto, zona franca...). Come risultato, sempre più aziende internazionali stanno facendo investimenti, contribuendo così alla creazione di molti nuovi posti di lavoro. Nelle principali città sta lentamente, ma visibilmente, emergendo una classe media. I problemi fondamentali restano l'educazione (la metà della popolazione è ancora analfabeta) e il lavoro nero.

**Può raccontarci la sua storia professionale?**

Dopo aver lavorato per dieci anni nel settore trasporti in Francia, ad aprile 2002 ho contribuito alla fondazione di TNT Marocco (all'epoca eravamo solamente in due!): al termine dell'anno abbiamo dato il via all'attività con un totale di dodici dipendenti. Creare una nuova azienda in un nuovo Paese e con una nuova cultura è stata una grande sfida. A distanza di sei anni, possiamo parlare di una sfida vinta: crediamo che questa sia stata una storia di successo.

**Può trasmetterci i numeri chiave di TNT Marocco?**

Grazie a una base in ciascuna delle città principali del Marocco (Casablanca, Rabat, Meknes, Fès, Tangeri e

**Creare una nuova azienda in un nuovo Paese e con una nuova cultura è stata una grande sfida. A distanza di sei anni, possiamo raccontare una storia di successo.**

Marrakech), copriamo più del 90 per cento del mercato del business espresso del Marocco. Con 26 veicoli, 70 persone, un servizio di sdoganamento ISO 900 versione 2001, raggiungiamo un livello di servizio del 93 per cento. La nostra offerta di servizi di consegna espressa è la più ampia del Paese e comprende Global Express, Economy Express, Special Services e Servizi Dedicati, come lo stoccaggio e l'imballaggio merci. Dopo aver lanciato il nostro business nel 2002, successivamente ai nostri tre principali concorrenti (DHL, UPS e FedEx), nel 2007 abbiamo raggiunto una quota di mercato del 13 per cento, con una crescita di 35 punti percentuali.

## Giornale... **EXPRESSO**

*Otto pagine da sfogliare su carta o anche online. È il magazine di TNT in Marocco, da due anni "il" mezzo di informazione dei clienti del courier*

**N**on ha ancora compiuto due anni - il primo numero è del luglio-agosto 2006 - ed è già stato oggetto di un intervento di restyling che ha alleggerito la grafica senza nulla togliere ai contenuti. Dalla copertina all'ultima delle otto pagine di cui si compone. Stiamo parlando di EXPRESSO, il magazine TNT Express Maroc stampato in 20mila copie ma accessibile anche su Internet. Trimestrale, più nelle intenzioni che nei fatti (dopo l'esordio nell'estate 2006, il secondo numero data gennaio-marzo 2007, il terzo aprile-giugno e il quarto ottobre-dicembre), la



**Può ricordare qualcosa di curioso relativo all'attività dei vostri dipendenti, impegnati sulle difficili strade del Sahara o nelle affollate città mercato?**

Una consegna nella medina di Marrakech: accessibilità solo a piedi, nome della via non disponibile, nome dell'azienda neppure. Nonostante ciò, siamo riusciti a consegnare in tempo. Un altro episodio che mi viene in mente è una consegna Special Service Sameday da effettuare a Ouarzazate durante l'inverno. Per raggiungere questo luogo da Casablanca è necessario attraversare una montagna ricoperta da neve e ghiaccio: in tre ore e senza alcun indirizzo siamo riusciti a fare la consegna in una zona deserta a 30 km da Ouarzazate e salvare una parte importante di una produzione cinematografica!



la rivista propone "alcune informazioni concise che semplificano le vostre spedizioni". Dove "vostre" si riferisce ovviamente ai clienti TNT.

Ma non aspettatevi un asettico bollettino. A partire dall'editoriale del Direttore Generale TNT Pascal Valenti, Sans Sucre (che traduciamo liberamente in "senza peli

sulla lingua"), all'intervista che chiude il magazine, EXPRESSO è un periodico che si fa leggere volentieri anche dai non addetti ai lavori. Le testimonianze si succedono alle raccomandazioni, le notizie alle curiosità.

Sull'edizione dello scorso dicembre, per esempio, è interessante scoprire come i 27 assistenti del customer service marocchino affrontino, e superino, i piccoli grandi problemi di ogni giorno (100.000 chiamate soltanto nel 2006); apprendere dell'impegno continuativo di TNT Express Marocco in favore delle popolazioni colpite dallo tsunami nel 2002; studiare la strategia di marketing che si traduce in costi di trasporto uguali sia per l'import sia per l'export; "ascoltare" Karim Bouzoubaa, Responsabile Logistico di Renault, che commenta la partnership di successo con TNT...

Otto pagine scritte con un taglio giornalistico che invoglia ad andare avanti. E allora, come non manca di augurare Pascal Valenti al termine di ogni suo "édito", Bonne Lecture!



# La scuola del Sultano

*Salviamo un pezzo d'Italia in Africa: è lo spirito che muove il "Progetto Scuola Tangeri". Nei suggestivi ambienti un tempo abitati da Moulay Hafid, torneranno gli studenti dei corsi di formazione Unesco di Torino. A garantire il supporto logistico ci pensa Iveco*

di Roberta Carati



**S**e “Le mille e una notte”, il classico della letteratura orientale, avesse bisogno di una nuova ambientazione con un tocco made in Italy, avrei un suggerimento: il Palazzo del Sultano Moulay Hafid di Tangeri, imponente edificio costruito a inizio Novecento, in cui gli immensi saloni in puro stile moresco finemente decorati con stucchi, mosaici e marmi di Carrara, nonché l'ala un tempo riservata alle concubine, contornano un grande giardino punteggiato di fontane; il tutto immerso in un comprensorio di 40mila metri quadrati dove hanno sede l'Ospedale Italiano, il Ristorante della Casa d'Italia (entrambi in attività), la Chiesa di San Francesco d'Assisi (chiusa da oltre un decennio), varie altre strutture e perfino un campo di calcio. Il complesso del “Palazzo delle Istituzioni Italiane di Tangeri”, tuttora di proprietà del nostro Governo, è oggi al centro di un corposo processo di ristrutturazione. La Scuola italiana, in particolare, in funzione fino agli anni '90, poi abbandonata e quindi ad alto rischio di degrado.

In prima fila nell'operazione recupero c'è Iveco, il costruttore torinese di veicoli industriali e commerciali che al “Progetto Scuola Tangeri - Salviamo un pezzo d'Italia in Africa” ha assicurato pieno appoggio. Morale e materiale, ovvero logistico, com'è nelle sue corde.

“È la mia indole, sto approfittando della mia posizione in Iveco”, confida sorridendo Vincenzo Scardigno, direttore commerciale Middle East & Africa (nell'immagine). “Sono profondamente convinto che, purtroppo, nel mondo ci sono i più fortunati e i meno fortunati. Magari nell'età adulta si ha anche la possibilità di scegliere il proprio percorso, ma nascere in un posto o in un altro dipende... dalla cicogna. Ecco perché credo sia un dovere per chi, come me, ha avuto la fortuna di nascere in un Paese dove le condizioni socio-economiche glielo permettono, aiutare i meno fortunati. E lo stesso discorso vale per le forze imprenditrici, ovviamente quelle che producono reddito...”. Come Iveco, appunto, che ha accettato di buon gra-



Trovarsi insieme è un inizio, restare insieme un progresso... lavorare insieme un successo.

Henry Ford

# CONDIVISIONE

do di farsi chiamare in causa dal Lions Clubs International Distretto 108 Ia1 in “un impegno formativo e umanitario come esempio di pace”.

**Da scuola tradizionale a scuola di formazione, con corsi nei settori Ottica, Pari opportunità e Infermieristica affidati al Centro Unesco di Torino: è la specificità che vi ha convinto ad aderire al progetto?**

Frequentiamo per motivi di business quest'area geografica e l'esperienza ci ha dimostrato che non basta dare soldi e fare beneficenza. Bisogna sostenere lo sviluppo, sostenere il futuro. Nessuna delle iniziative di solidarietà Iveco è finalizzata a risolvere un problema momentaneo; semmai, a favorire le basi per uno sviluppo futuro. Bisognerà vedere se in questa scuola si potranno formare persone che ci saranno di aiuto. A Iveco e al settore automotive in generale.

**Credo sia un dovere, per chi ha avuto la fortuna di nascere in un Paese dove le condizioni socio-economiche glielo permettono, aiutare i meno fortunati. E lo stesso vale per le forze imprenditrici.**

**Concretamente: Iveco garantirà il supporto logistico nella fase di invio del materiale ottico...**

I Lions hanno raccolto 60mila paia di occhiali che verranno lavorati in questa scuola. Ma per portarli a destinazione non bastano le persone. Ci vogliono i mezzi. Iveco, con il nostro operatore sul posto, potrà sicuramente dare una mano.

**La quota di mercato Iveco in Marocco è cresciuta dal 7,3 per cento del 2006 al 9,6 del 2007. Un risultato che ha influito sulla scelta di entrare nel Progetto Scuola?**

In realtà, in termini percentuali, Iveco è cresciuta molto di più, perché in Marocco eravamo presenti in maniera diversa da come lo siamo oggi. Oggi abbiamo un partner molto in gamba, la società 100 per 100 marocchina “Atlas Veicoli Industriali”, che nel giro di due anni e mezzo ha fatto salire le vendite da poche centinaia a qualche migliaio.

Nell'ambito di questa performance si inserisce bene il progetto della scuola, progetto in cui contiamo di coinvolgere il nostro partner già nei prossimi mesi. Perché nella fase iniziale la nostra partecipazione è doverosa ma poi il sostegno dovrà essere locale.

**Non è ancora decollata e si parla già di operazione pilota. Iveco ci sarà anche nel caso il Progetto Scuola Tangeri venisse esportato in altre aree del Mediterraneo?**

Sosteniamo già da due anni un'altra scuola di formazione in Egitto: l'Istituto Salesiano Don Bosco del Cairo (in particolare il corso per motoristi-meccanici). La sosteniamo da un punto di vista didattico con la fornitura di libri e altro materiale scolastico, e poi con borse di studio per gli studenti cui facciamo fare stage nelle aziende locali.



**Il nuovo mood e le**



**C**olori piatti, accesi, grandi campiture di blu, giallo, arancio: così vedo Tangeri, come in un olio di Matisse. E sono proprio i colori quelli che hanno guidato il “mio” Marocco, in un itinerario fatto di suggestioni e di emozioni sul filo della memoria, della storia e dell’arte, ma anche dei sapori e del bien-être: un grande viaggio che è un invito per tutti a scoprire la bellezza di questo Paese a due passi da noi. È nato come una sfida, questo viaggio nel Maghreb, un volere dimostrare che insolito e formidabile non sono categorie da applicare solo a luoghi lontani ed esotici, ma anche ad angoli vicini e forse un po’ dimenticati. Immaginate dunque di trovarvi con me proprio a Tangeri, una città trascurata dal turista frettoloso, che per pigrizia non si sofferma qui, dove il bienvenido quasi più del marhaba ci accoglie. Un angolo andaluso in terra d’Africa, più cedri che palmizi, più blu e verdi smaltati che colori della sabbia. Qui si respira il disdegno per gli affanni moderni, un che di decadente e romantico si percepisce ovunque, e non ultimo un certo fascino sulfureo dovuto alla sua fama un po’ equivoca di città di frontiera e di affari misteriosi. Non è lontano il tempo in cui artisti e avventurieri la frequentavano proprio per quanto di ineffabilmente ‘proibito’ Tangeri offriva, mentre Paul Bowles, lo scrittore americano autore del celebre “Te nel deserto” che la scelse come luogo di residenza non esitò a definirla “succursale del paradiso”. Qui c’è il dimenticato Teatro Cervantes, l’“Hafa café” sospeso nel blu dello Stretto,

**Il colore è un mezzo per esercitare sull’anima un’influenza diretta. Il colore è il tasto, l’occhio il martelletto che lo colpisce, l’anima lo strumento dalle mille corde.**

Vasilij Kandinskij

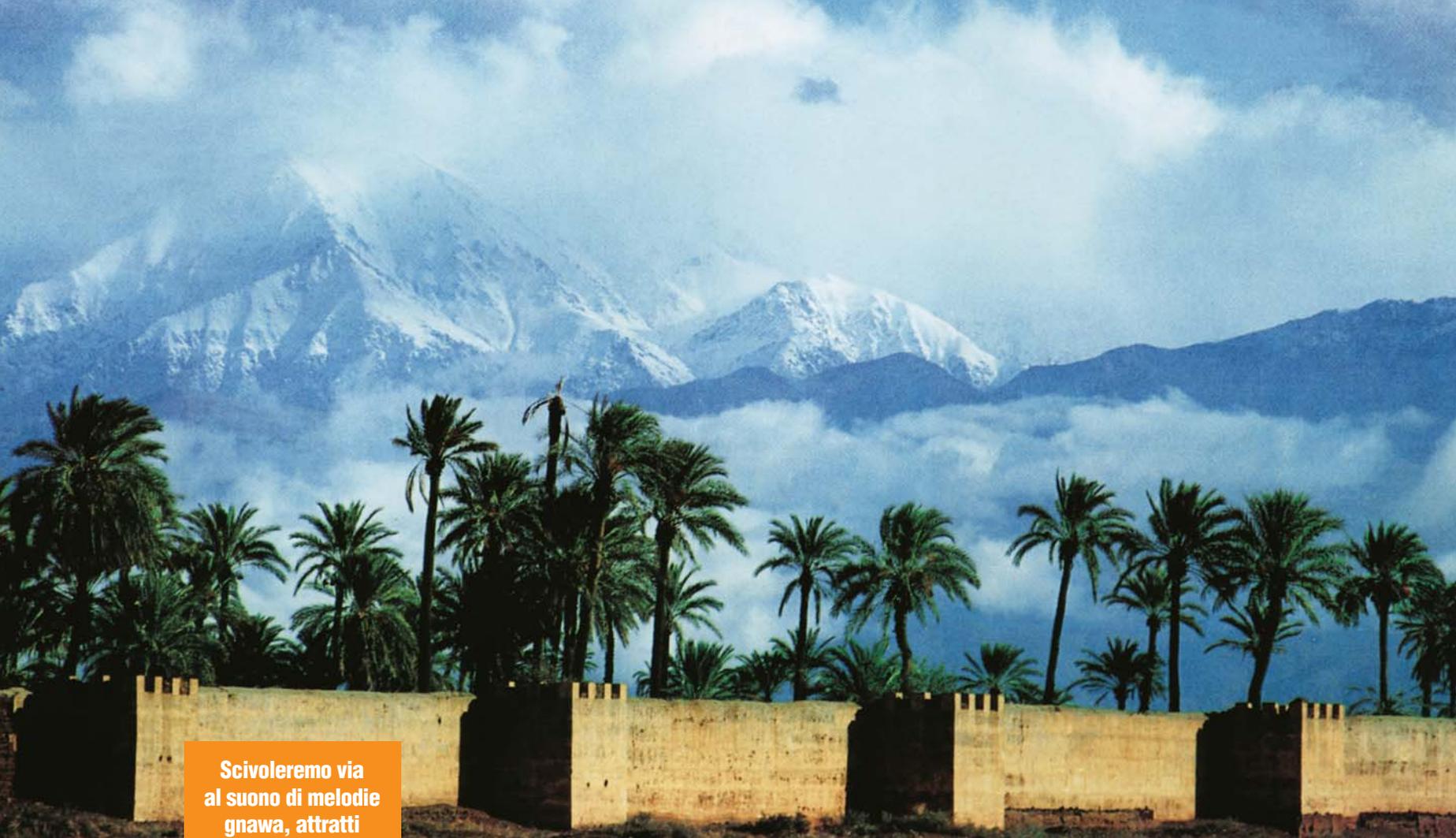
# COLORE

e i mille luoghi che ricordano incontri di intellettuali e blasonati artisti di tutto il mondo - da Delacroix a Dumas, da Tennessee Williams a Becket, a Jean Genet, da Barbara Hutton alla beat generation di Kerouac e Ginsberg. Tutti vi si fermarono, indugiarono tra i vicoli che scendono verso il mare, alla brezza di notti promettenti, sedotti da una città sospesa tra una fiaba araba e un accento spagnolo. Sogni l’Andalusia e ti svegli a Tetouan, dentro un ricamo, uno zellige o nella frescura di una piazzetta: sono i miraggi del Marocco, tutto è possibile, qui. Ci muoviamo verso una regione periferica, una mezzaluna orlata dalle montagne dei Rif come da un abbraccio, lontana dalle grandi città imperiali, dalle folle e dagli appuntamenti mondani. I villaggi di Tetouan e di Chefchaouen sono due perle bian-

*Un viaggio nel Maghreb per dimostrare che insolito e formidabile non sono categorie da applicare soltanto a luoghi lontani ed esotici. Partendo da Tangeri, città troppo spesso trascurata dal turista frettoloso, inaspettato angolo andaluso in terra d’Africa*

di Riccardo Della Seta

# antiche tradizioni



**Scivoleremo via al suono di melodie gnawa, attratti dagli aromi dei suk, sedotti da uno sguardo dietro un velo, lasciando a voi scoprire le cento porte che conducono all'anima di Marrakech...**

che e azzurre come balconi affacciati sul Mediterraneo. Dai vicoli tortuosi scivolano figure silenziose avvolte nei bornous, bambini vocianti, un asino con il suo basto attraversa una piazzetta. Se si ritorna verso il mare, allora i paesaggi sono grandiosi, la vegetazione mediterranea si contende gli spazi delle gole e le tortuosità semidesertiche delle montagne.

Poi, d'improvviso, uno squarcio si apre sull'infinito. Ed è ancora il blu, a dominare l'orizzonte. Procediamo nel nostro viaggio verso l'altro mare del Marocco, l'Atlantico. Scendiamo verso Rabat, la "città-arcipelago" ispano-moreasca, dove il passato pare riproporsi immutato, per proseguire poi verso l'interno del Marocco. Siamo pronti per le emozioni più decise, gli odori forti, la spiritualità e il mistero: siamo pronti per Fès. Ma prima dobbiamo passare attraverso la grande porta di Bab el-Khemis a Meknès, che dice "Sono la porta aperta a tutte le genti, che siano d'Occidente o d'Oriente", e accarezzare le pietre dell'antica Volubilis al tramonto, tra gli ulivi, lungo le propaggini meridionali del limes della Mauritania Tingitana: un tuffo al cuore. Le tremule luci della sera infine ci accolgono a Fès, dove la raffinatezza andalusa, la nobiltà araba, la tenacia berbera ci ricordano che non siamo in un luogo qualunque, ma in una città-museo, custode della storia e della cultura, che non si concede facilmente, non commette volgarità. Qui la dolcezza del vivere diventa scienza raffinata, qui tutto è pervaso da un sottile mistero, un'atmosfera che con le sue fragranze inebrianti avrebbe incantato Beaudelaire. La medina è il vero

cuore della città, intatta eredità islamica, metafora della vita, un labirinto di colori e di odori: perdere l'orientamento, perdere i luoghi di riferimento, qui vuol dire ritrovare il senso del tempo, misurato da un orologio fermo da secoli. E poi i palazzi antichi, che sembrano fortezze, che all'interno custodiscono incantevoli giardini e fontane, e patio rivestiti di zellige. È qui che si intrecciano i fili della vita quotidiana, è qui che i Fassi proteggono un'intimità antica, il vero enigma della città. Fuori c'è il resto del mondo, i rumori, i tanti colori, i muli che trasportano le merci nei vicoli, il vociare dei bambini, le musiche arabo-andaluse.

Ma è tempo di andare oltre, di nuovo verso l'oceano, per sentirlo ruggire, per guardarne la forza, sentirne l'odore. Si parte per le città sull'Atlantico, là dove soffiano gli Alisei: Asilah, El Jadida, Safi, Essaouira. Che fascino in questi nomi,





trice ed eremo creativo, cedendo agli Alisei le ultime note di reggae e hip hop. Siamo alla fine del nostro viaggio, che non può chiudersi senza aver reso omaggio a Marrakech, con la sua vitalità straripante, la città-sortilegio del Marocco.

Ma non vi racconteremo le meraviglie della Piazza Jemaa el Fna, cuore del Marocco, eletta Patrimonio dell'Umanità, della vitalità prorompente che nasce dai vicoli che si diramano da lei come arterie di un corpo accogliente. Non parleremo della capacità galvanizzante che questo luogo senza tempo sviluppa a tutte le ore del giorno e della notte: mercato al mattino, teatro alle prime ombre del tramonto. Neppure decanteremo la spettacolarità di una città che sorge circondata da uno scenario di montagne innevate, scelta mille anni fa da un popolo di cavalieri berberi che ne fece prima capitale almoravide. Se quindi divenne crocevia culturale tra il mondo del Maghreb e quello andaluso, dal quale derivò tecniche artistiche, filosofia e scienza, noi di tutto questo non parleremo. Scivoleremo via al suono di melodie gnawa, attratti dagli aromi irresistibili dei suk, sedotti da uno sguardo dietro un velo, lasciando a voi scoprire le cento porte che conducono all'anima di Marrakech, oltre le sue mura di argilla rossa.

Ci attende la conturbante atmosfera di un bagno di vapore, tra delicati tadelakt e riflessi di vetri colorati, ci atten-

quanta storia echeggia attraverso questi suoni. Il vento teso dell'Atlantico spazza i bastioni dei villaggi fortificati, un tempo scali portoghesi, oggi cittadine che conservano - come El Jadida - l'incanto della loro struttura medievale. Labirinti di stradine dalle case bianchissime attraversano il villaggio di Asilah, dove si intrecciano storie di fenici, romani, idrisidi, pirati, merinidi, portoghesi e spagnoli: destino delle città costiere, complicate storie come quella di Moulay Ahmed Raïssouni, avventuriero che iniziò bandito, arrivò ad essere governatore e pasha, per finire prigioniero di Abdel-Krim, che guidava nel Rif la rivolta antispagnola. A ricordare la sua presenza ad Asilah ci pensa il Palais Raïssouni: fermatevi qualche istante, potrete ancora ascoltare la sua voce.

Altre voci, ancora suggestioni, provengono dall'Oceano. Si trattava di Safi la Asfi citata dal geografo El Bekri nel secolo XI: imbattibili le sue ceramiche, famose da tempo immemorabile e, anche qui, richiami portoghesi e architetture arabe si mischiano, per restituirci un insieme affascinante. Ma è Essaouira la perla della costa Atlantica, un gioiello che nessuna moda ha potuto consumare. La sua medina, non labirintica e misteriosa come altre in Marocco, trabocca di botteghe artigianali, si sentono parlare le mille lingue del mondo: città attraente per vocazione, dove ciò che non è bianco è blu - che qui diventa blu mogador, inconfondibile e profondo - Essaouira ha richiamato fenici, romani e portoghesi, oltre ai pirati che vi trovavano humus ideale per far fiorire i propri commerci. Poi, in anni recenti, la sua voce è stata raccolta da generazioni di artisti, attori e musicisti che hanno scelto Essaouira, patria dell'improbabile, come musa ispira-



de una serata magica e profumata, in una città che di sera si trasforma. Potremo gustare le specialità di una cucina tradizionale o fusion arabo-indiana, tra fontane zampillanti e fruscio di tende velate, scegliere tra la musica etno-pop e jazz lounge, potremo scoprire il glamour e il nuovo mood di Marrakech al suono dell'al-'ud o della world music: tutto si fonde in questa città mirabile, in una curiosa e raffinata contaminazione culturale.

Si lascia il Marocco senza veramente lasciarlo. C'è ancora molto da vivere e da raccontare di questa terra dai colori accesi, dai profumi inebrianti. C'è il colore ocre e bruno delle cittadelle d'argilla, la magia del deserto, le oasi ai margini delle sabbie, ci sono le feste, le arti e le ipnotiche musiche gnawa, la seduzione degli hammam profumati, la spettacolarità delle dimore medievali restituite a nuova vita in riad affascinanti... Ma queste sono altre storie.

Il viaggio in Marocco, della durata di 12 giorni, è stato organizzato da:

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

# Duemila anni in tavola

*Si deve agli arabi il gusto per l'agrodolce e l'uso delle spezie, ai turchi la predilezione per i dolci zuccherosissimi, ai persiani la combinazione della carne con la frutta. La cucina marocchina: un inimitabile mix*

di Tiziana Altieri

**N**on stupitevi se entrando in una casa di Fès o Tangeri trovate ad accogliervi un banchetto degno di un re. Da queste parti l'ospite è sacro e il cibo fa parte dell'incredibile gamma di attenzioni che i marocchini riservano a coloro che entrano nella propria dimora. Non sorprendetevi nemmeno se non trovate le posate sulla tavola imbandita: a casa generalmente si mangia prendendo il cibo con le tre dita della mano destra (la sinistra è ritenuta impura) perché "solo il diavolo mangia con uno, i profeti con due, il credente con tre, l'ingordo con cinque". Se queste non dovessero bastare potete sempre aiutarvi con il pane, rigorosamente non lievitato.

Un trionfo di sapori e di colori. La cucina marocchina vanta duemila anni di storia e racchiude in sé una felice combinazione di modi di cucinare e ingredienti provenienti da Paesi anche molto lontani. Terra di conquista, infatti, dalle popolazioni che si sono succedute alla sua guida il Marocco ha ereditato abitudini e tradizioni culinarie.

La grande varietà di frutta e verdura che qui si producono, il pesce e i frutti di mare presenti in quantità nelle sue acque e gli animali da pascolo (pecore e capre soprattutto), elementi da sempre utilizzati dagli indigeni Berberi, si sono fusi con quelli portati dagli invasori. Dal sud della Spagna, la popolazione andalusa ha insegnato ai marocchini a utilizzare le olive, l'olio d'oliva, le noci e le erbe. Gli arabi, invece, hanno introdotto le spezie, diverse varietà di pane e piatti a base di granaglie, oltre al gusto per l'agrodolce. La cucina francese e italiana, infine, hanno sortito un profondo effetto su quella tradizionale portando nuovi aromi e metodi di preparazione. Ogni regione ha le sue specialità: al Sud prevale l'influenza berbera (purè di ceci, zuppa di semola al carvi), nelle medine di Marrakech e a Fès hanno la meglio le sfu-



mature agrodolci (insalata verde con pere e noci, harira al cumino), mentre la costa mediterranea e atlantica sente la piacevole influenza del mare e dei suoi abitanti (pesce ripieno di datteri e mandorle, cous cous di pesce).

## Dagli antipasti all'immane tè alla menta

Se non vi siete persi l'ultimo film di Abdel Kechiche, *Cous Cous*, saprete certamente di cosa si compone il classico pasto, la Diffa. Si comincia con una serie di antipasti, dalle briouat, involtini di sottilissima pasta warkha ripieni di interiora, carne, riso o pesce, al più conosciuto cous cous. È questo, nelle sue diverse varianti, il piatto marocchino per eccellenza. Ma sono le tajines, che riceverete subito dopo, le pietanze più caratteristiche, quelle che i viaggiatori non sono riusciti a importare: carni, pesci e legumi stufati che prendono il nome dalle ciotole in terracotta smaltata in cui vengono cucinati e il cui coperchio conico impedisce l'evaporazione. Se l'occasione è speciale potreste imbattervi nella B'stilla, una combinazione stravagante di carne di piccione speziata, uova aromatizzate al limone e mandorle. O, durante il festival Aid al Kebir che ha luogo alla fine del Ramadan, nell'agnello cotto sui carboni ardenti, conosciuto come 'mechoui'. Si termina con frutta fresca e dolci a base di miele. Non pensate però di alzarvi. Il pasto si potrà dire concluso solo dopo che sarà stato servito il tè alla menta, bevanda nazionale. Si sorseggia in piccoli bicchieri di vetro, mai meno di tre. Recita un antico proverbio beduino: "Un bicchiere di tè è niente, due bicchieri è da poveri, tre vanno bene, quattro fanno piacere, cinque sono proibiti, sei sono meglio di tre".

La cucina di un popolo è la sola,  
esatta testimonianza della sua civiltà.

Anonimo

# MEMORIA



# La culla delle marocchinerie

*È a Fès, nella più antica delle città imperiali, che a partire dal diciottesimo secolo si produce quel cuoio pregiato con cui si realizza molto dell'artigianato locale: dalle classiche calzature in pelle appuntite alle borse a tracolla passando per i pouf...*

di Tiziana Altieri

C'è qualcosa che accomuna Fès, Meknès, Rabat, Salé e Marrakech: la presenza, nei pittoreschi quartieri della Medina, di botteghe di maroquinerie tramandatesi nei secoli dai padri ai figli. Perché è qui che si trovano le principali concerie, per lo più cooperative, dove le pelli, di capra e montone, vengono prima spogliate del pelo, poi immerse in vasche piene di sterco di piccione, urina di vacca, olio di pesce, grasso di animali, sali di cromo e acido solforico per poi passare in quelle di calce per essere lavate e tinte con coloranti naturali e trattate con il tannino; infine, fatte seccare al sole sulle terrazze delle Hazne, laboratori dove viene realizzato e spesso venduto l'artigianato locale. Come le babouches.

## Dalle babouches ai pouf

Le classiche calzature marocchine delle pianelle, completamente prive di tacco, possono dire molto su chi le indossa. Quelle con la punta rialzata sono infatti riservate a coloro che vivono in città, mentre quelle squadrate vengono utilizzate dai contadini. E se alle donne è concesso giocare con tutti i colori e con decorazioni floreali o geometriche ottenute con fili argentati o dorati, gli uomini devono portarle obbligatoriamente bianche o gialle. Infine, piccoli cerchi di feltro caratterizzano le babouches degli abitanti del medio Atlante e delle regioni dello Zemmour e dello Zaiane. Il marocchino, questo cuoio conciato con galla e colorito



dalla parte del fiore, morbido, molto fine e leggermente rugoso, è la base anche per le borse a tracolla con frange, le chekkara destinate a contenere la copia personale del corano, e per le selle dei cammelli. Destinati soprattutto all'esportazione sono invece i pouf che riempiono i souq di ogni città, i vasi in terracotta rivestiti in cuoio decorato, i coprilibri, i portafogli e l'abbigliamento in pelle. A sbalzo, intagliato o ornato, il cuoio in Marocco può contare su una lunghissima tradizione. Non è un caso che il settore eserciti una forte attrazione sugli investitori stranieri: il Paese dispone di manodopera qualificata, formatasi in istituti creati ad hoc come l'Imc (Institut des métiers du cuir) e l'Isttc (Institut supérieur de tannerie et de transformation du cuir). È qui che molte aziende europee stanno trasferendo la loro produzione facendo incontrare progresso e tradizione.



Tratto da

# L'HAMMAM

di Tahar Ben Jelloun

Un'idea fissa, una speranza tenace: andare all'hammam, come se lì ci fosse una soluzione magica. Perché no? È nel vapore dei luoghi ambigui che abbiamo qualche probabilità di accostarci alla verità. Occorre scegliere il giorno e verificare che Bilal sia di turno, perché solo i suoi massaggi sapranno tirar fuori tutto il fetore che mi ha contaminato. Bisogna evitare il venerdì, giorno in cui non c'è un metro quadro libero. Gli uomini hanno preso l'abitudine di fare le abluzioni settimanali il venerdì. Meglio scegliere un lunedì. Bilal avrà tutto il tempo per occuparsi di me. Lo chiamano "il filosofo". Mentre massaggia dà voce ai suoi pensieri, degli aforismi, li sviluppa e chiede il parere di tutti. Ha una cultura religiosa molto approfondita. Conosce a memoria il Corano e soprattutto gli Hadiths, i detti del profeta. Mi domando: devo parlargliene o devo lasciarlo fare? Decido di confidargli ciò che mi preoccupa. Non sembra stupito, solo divertito.

- Anche tu ricorri a me per sbarazzarti delle tue porcherie interiori. Lo so, le persone che non ci sono passate non possono capirlo. Di questi tempi il Male va per la maggiore, lo dimostra il fatto che un grande artista come te ne è vittima. È curioso, ci hanno insegnato a fare il Bene e a evitare il Male. Purtroppo io constato ogni giorno che i malvagi hanno sempre più il vento in poppa. Tanti uomini frequentano questo hammam, si lavano, fanno le abluzioni, pregano nella moschea qui accanto, ma per me sono sporchi, davvero fetidi, anche se si sfregano con il sapone tradizionale, anche se si mettono sul corpo del rassoul, restano pieni di porcherie; io non gli stringo mai la mano, perché è contagioso, lo capisco dal loro sorriso, quell'aria di intesa, come di superiorità, lo sento appena entrano. Riesco a individuarli prima che comincino a inquinare le persone vicine. La mia pelle nera mi protegge; loro mi disprezzano, quindi mi stanno lontano. Per questo ringrazio mia madre di avermi fatto come sono. Nero!



# Microzone TNT dice

*Direttamente da Londra, un rivoluzionario sistema di mappatura del territorio che permette di individuare gli indirizzi e definire i giri di consegna con maggiore precisione rispetto a quello tradizionale basato sui CAP. Ecco “Microzone” nelle parole di Vincenzo Carluccio*

**S**peso una grande idea nasce dall'osservazione del quotidiano. È quanto è successo a Vincenzo Carluccio, Sourcing & Planning Manager TNT Express Italy, durante una breve vacanza a Londra nell'estate del 2006. Immerso nell'atmosfera 'british' del posto, Vincenzo rimase attratto, durante un tipico pomeriggio di pioggia, da un particolare in apparenza insignificante: lo Zip Code, l'equivalente del nostro Codice di Avviamento Postale, stampato sull'indirizzo della brochure dell'hotel dove alloggiava. Spiega Carluccio: “Mi sono reso conto che, confrontandolo con altri indirizzi che avevo sottomano, il codice di avviamento postale inglese era molto più preciso e particolareggiato di quanto non fosse quello italiano, al punto che bastava indicare il nominativo e il CAP su una lettera, omettendo l'indirizzo, e si era comunque sicuri che sarebbe stata consegnata”. Per me è stata una folgorazione, che spiegava almeno in parte la leggendaria efficienza del sistema postale britannico. Mi sono

**Il tradizionale sistema dei CAP comportava margini di errore e di imprecisione abbastanza elevati cui si avviava con grande dispendio di risorse e di tempo.**

detto: perché TNT non adotta anche in Italia un sistema analogo, invece di utilizzare il CAP come riferimento?”. Carluccio conosceva bene i problemi che il CAP causava alle attività operative: in Italia, infatti, questo codice identifica aree a volte vastissime (se non intere città), spesso addirittura non contigue. Ecco perché ogni consegna veniva mediata dall'intervento umano. “In ogni Filiale - prosegue il manager TNT - era prevista la figura del ‘traduttore’, vale a dire di colui che, sulla base dell'indirizzo, destinava il collo al giro di distribuzione corretto o lo inviava alla Filiale competente per zona. Un sistema assolutamente ‘vintage’, che strideva con l'innovazione tecnologica cui TNT Express Italy sottopone da anni i suoi processi operativi. Ma, soprattutto, un metodo che presentava margini di imprecisione e di errore abbastanza elevati: problemi che non avevano quasi mai ripercussioni sul cliente, in quanto si avviava in corso d'opera reindirizzando l'eventuale collo ‘disguidato’, ma che rappresentavano un grande dispendio di risorse e di tempo”.

# addio al CAP

## Idea geniale, lavoro ciclopico

Occorreva quindi un sistema in grado di bypassare i problemi generati a monte da quello impreciso del CAP, con l'obiettivo di fare in modo che fosse l'indirizzo, e non più il CAP, a instradare fin dall'inizio il collo o la busta verso la Filiale giusta e il corretto giro di distribuzione. Facile a dirsi, un lavoro ciclopico però a farsi: si trattava in pratica di definire un nuovo standard di identificazione delle zone di distribuzione, ridisegnando al computer la mappa operativa di tutte le Filiali Italiane di TNT, vale a dire di tutto il territorio italiano!

La Direzione Operativa di TNT Express Italy, convinta della bontà del progetto, ha perciò deciso di commissionare un software specifico capace di riattribuire un codice a ogni zona del Paese e, inoltre, di incrociare questo codice identificativo con un altro database, commissio-

Tutte le idee che hanno enormi conseguenze sono sempre idee semplici.

*Lev Tolstoj*

# IDEE





nato ad hoc da TNT, che consente di stabilire la densità abitativa di ogni singola zona; per ognuno dei 3.500 van TNT si è quindi ottimizzato il giro di distribuzione, evitando disparità tra questo e quel driver e garantendo la massima fluidità di percorso. “Adesso - spiega soddisfatto Vincenzo Carluccio - già in sede di data-entry, digitando l'indirizzo del destinatario, questo viene ‘matchato’ con il nostro sistema che ne verifica l'esattezza. Se è ok, il sistema TNT è in grado di attribuire, già nella label da apporre sul pacco, la Filiale e il giro di distribuzione corretto”.

### In Filiale come in aeroporto

Ma non basta: TNT Express Italy ha anche ridisegnato il lay-out delle proprie Filiali, installando nel corso del 2007 dei mini-sorter automatici di ultima generazione, in tutto e per tutto simili alle ‘giostre’ degli aeroporti che riconsegnano i bagagli ai viaggiatori. In tal modo i colli, al loro arrivo in Filiale, vengono prelevati con facilità dagli addetti all'handling che li possono consegnare all'autista indicato sulla label presente su ogni pacco. Operazioni che prima richiedevano molto tempo adesso vengono effettuate quasi automaticamente, e gli autisti, una volta in strada, compiono percorsi di distribuzione lineari e non frammentati, aumentando così la loro efficienza. Il

tutto avviene sotto la supervisione del ‘delivery dispatcher’, una figura professionale inedita nel settore del corriere espresso, che ha il compito di assicurare la qualità del servizio e risolvere eventuali criticità ‘in diretta’, grazie alla postazione operativa realizzata all'interno del magazzino che gli consente di essere sempre collegato ai sistemi informatici di TNT.

**Per ognuno dei 3.500 van TNT, si è ottimizzato il giro di distribuzione, evitando disparità tra questo e quel driver e garantendo la massima fluidità del percorso.**

Un reengineering completo dei processi operativi, quindi, quello che ha preso il via in un piovoso pomeriggio londinese, e che TNT Express Italy implementerà totalmente entro il 2008 con un investimento di oltre 12 milioni di euro. Dove ‘Microzone’ è attivo (circa il 60 per cento delle Filiali), si sono registrati spettacolari performance operative e un sistematico anticipo dei tempi di uscita degli autisti in consegna.

Un aumento della qualità del servizio che è stato rilevato anche dalle altre business unit TNT: il sistema Microzone presto verrà quindi esportato all'estero e, lusinghiero colmo dei colmi, anche TNT UK è intenzionata ad adottarlo! “Microzone - conclude Carluccio - consente un livello di flessibilità che i pur precisi CAP inglesi non conoscono; e anche se ci sembra di vendere frigoriferi agli esquimesi, è comunque il miglior riconoscimento possibile sulla bontà del lavoro effettuato”.



# Arancione elettrico

*Scivolano silenziosi nel traffico di Londra senza lasciare traccia del loro passaggio. Sono i veicoli elettrici che, nel giro di due anni, toccheranno quota 100. Dalla partnership tra TNT UK e il costruttore Smith, il varo della più grande flotta 'verde' del mondo*

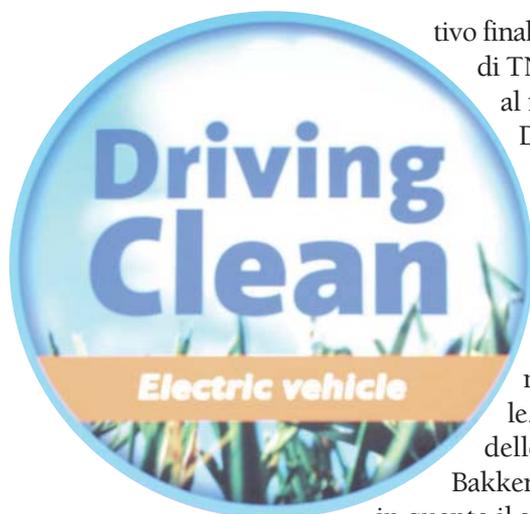
**N**on c'era in tutta Londra probabilmente luogo migliore del Wetland Centre, un'incredibile e vasta oasi ecologico-didattica nel pieno centro della capitale britannica, per presentare alla stampa mondiale la partnership tra TNT e il costruttore di veicoli elettrici Smith, e il varo della più grande "flotta verde" al mondo.

Una flotta in continua espansione, grazie all'inserimento di 100 veicoli elettrici nei prossimi due anni annunciata a Londra, ai dieci trucks ibridi Toyota attivi in Australia da aprile, ai due veicoli elettrici in fase test in Cina, e ai vari test condotti in Europa e India con veicoli a ridotto impatto ambientale.

In UK, l'inserimento di questo imponente parco di auto-

veicoli ha comportato un investimento di sette milioni di sterline (quasi nove milioni di euro) da parte della Business Unit inglese TNT per l'acquisto di ben 100 veicoli a emissione zero. Come ha ricordato nel suo intervento il numero uno di TNT, Peter Bakker, presente alla consegna della prima tranche di 50 veicoli elettrici, "TNT UK può disporre da lunedì 12 maggio della più grande flotta di veicoli mondiali a emissione zero del mondo".

Il loro impiego (che fa seguito a una sperimentazione nell'area londinese con due 'Newton' durata due anni) a Londra e nelle principali città del Regno Unito, permetterà di risparmiare qualcosa come 1,3 milioni di kg di CO<sub>2</sub> al giorno; un modo concreto per avvicinarsi all'obiet-



tivo finale del programma ambientale 'Planet me' di TNT: diventare il primo corriere espresso al mondo a emissione zero.

Da sola, la flotta di veicoli 'Smith' della portata di 7,5 tonnellate, riempirebbe l'intero stadio di Wembley. Per il CEO TNT la situazione attuale, che vede da un lato un incremento folle del costo del petrolio e dall'altro un drammatico cambiamento delle condizioni climatiche dovuto al riscaldamento globale, impone a chi opera nel business di fare delle scelte: "nella fattispecie - ha spiegato Bakker - TNT, che è anche parte del problema in quanto il settore del trasporto incide per il 18 per cento sul totale delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ha adottato la migliore soluzione possibile per le consegne nei centri urbani, impiegando una tecnologia in continua evoluzione, che è già attualmente disponibile, e che consen-

te di escludere totalmente l'uso di carburante fossile". Sviluppo del business e rispetto dell'ambiente quindi possono convivere. "Questi veicoli - ha spiegato l'Amministratore Delegato TNT UK, Tom Bell - comportano anche risvolti positivi dal punto di vista economico: movimentare un 'Newton' costa infatti in media 40 sterline a settimana contro le 200 di un veicolo analogo alimentato a gasolio evitando, oltretutto, di pagare la congestion charge in vigore a Londra di 1.751 sterline all'anno e qualsiasi altra tassa di trasporto. È evidente che il prezzo più alto di questi veicoli viene compensato in tempi rapidi".

E non solo. Come ha sottolineato nella conferenza stampa Ken Darrel, il CEO del Gruppo Tanfield che produce gli 'Smith', "questi veicoli hanno ridotti costi di manutenzione, in quanto non sono necessarie molte componenti presenti nei tradizionali mezzi a combustione fossile, e c'è una grande richiesta anche per l'usato: l'elettrico, quindi, non perde valore con il tempo".



### Lo sbarco degli inglesi

La britannica Smith è attualmente il più grande produttore mondiale di veicoli elettrici commerciali: non è ancora presente in Italia ma, come ha anticipato il CEO in conferenza stampa, i piani di sviluppo prevedono presto anche lo 'sbarco' nel nostro Paese. I modelli sono i primi veicoli totalmente elettrici in grado di competere, sotto il profilo delle prestazioni, con analoghi modelli diesel: la loro velocità massima è di 50 miglia (80 km all'ora) e l'autonomia delle batterie è di 70 miglia (112 km): i test effettuati da TNT sui due veicoli impiegati a Londra hanno dimostrato che la 'carica' è ampiamente sufficiente a sostenere un viaggio standard di un mezzo di distribuzione, che in UK prevede una media di 52 stop al giorno.

Realizzati con materiali estremamente leggeri e completamente riciclabili, i furgoni sono alimentati da quattro grandi batterie sodio-nichel-cloruro da 278V collocate sotto il pianale, che ne consentono un utilizzo per circa otto ore al giorno. La ricarica avviene tramite una tradizionale presa elettrica industriale trifasica.

'Forward' ha approfittato dell'occasione per un test-drive a bordo di un 'Newton': pur se di dimensioni imponenti,

I problemi ambientali non sono completamente nuovi, hanno assunto forme diverse, si sono radicalizzati; la stessa possibilità di prenderli in considerazione, di affrontarli, dipende dalla tecnica.

*Niklas Luhmann*

## TECNICHE

si guida con... un dito, quello cioè sufficiente a muovere la levetta che sostituisce il tradizionale cambio e a innestare la funzione 'drive'. Non ci sono vibrazioni, né rumore: il veicolo è in tutto e per tutto paragonabile, come prestazioni, a un omologo modello diesel, ma lo stress a bordo è infinitamente minore.

### Meno stress, più comfort

La cabina di guida è provvista di autoradio e di un display che indica la carica di energia disponibile, mentre non è previsto in dotazione il condizionatore: assorbirebbe troppa energia! È anche vero che il 12 maggio a Londra era un giorno eccezionalmente caldo: oltre 25 gradi di temperatura, che però a bordo non si sentivano. Merito di un vecchio, infallibile trucco: il finestrino abbassato. Calcolando l'utilizzo esclusivamente urbano di questi veicoli, questa soluzione 'vintage' appare quindi oltremodo efficace...

In sintesi, la sensazione prevalente, piacevolissima, a bordo di un 'Newton', è quella di essere tornati ragazzini e di guidare uno dei colorati bolidi degli autoscontri...

C'è chi vede nella loro silenziosità un potenziale pericolo per i passanti, che non li sentirebbero avvicinarsi: ma, a parte che esiste come optional la possibilità di installare un dispositivo acustico che li rende più percepibili, è anche vero che, specialmente in città (e più che mai a Londra!) nessuno attraverserebbe la strada senza guardare a destra e a sinistra, come del resto è buona norma. Con lo stesso criterio, poi, si dovrebbero dichiarare fuorilegge i ciclisti...



## ■ ITALIA

### Passare all'Euro5 conviene: in arrivo 70 milioni

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Dpr n° 273, sono diventati realtà i 70 milioni di euro di contributi a fondo perduto per le aziende di autotrasporto che acquisteranno veicoli di categoria Euro5 con massa complessiva non inferiore alle 11,5 tonnellate. Il periodo di riferimento è il biennio 2007-2008, sia per gli acquisti in proprietà sia per quelli in leasing. Le aziende regolarmente iscritte all'Albo potranno beneficiare delle seguenti somme: da 2.550 a 3.400 euro quelle operative in aree normali, da 3.400 a 4.250 euro quelle con sede in aree depresse o in via di sviluppo. Non sono state ancora rese note le modalità di rimborso...



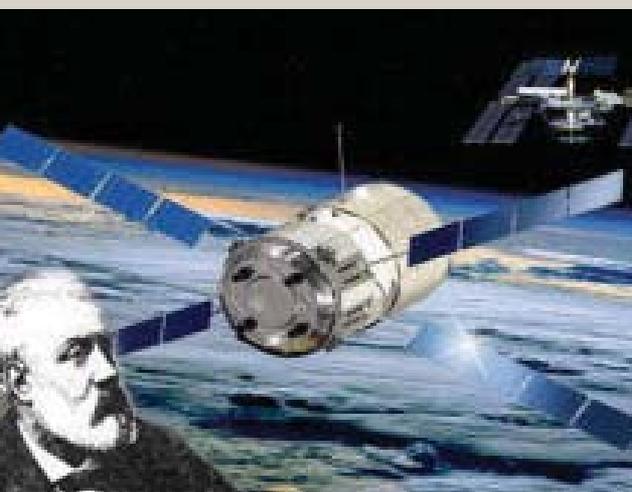
## ■ MILANO

Non hanno nemmeno cercato di mostrarsi sorpresi i ricercatori della Stazione sperimentale per i Combustibili di San Donato Milanese quando, messo alla prova un veicolo con Fap, hanno accertato che questo emetteva aria più pulita di quella in atmosfera. Grazie alla normativa Euro e alle trappole anti-particolato, il Pm 10 causato dalle emissioni è infatti sceso notevolmente. Ora si punta il dito contro l'attrito di freni e pneumatici che, secondo uno studio commissionato da Anfia e Unrae, nel 2005 contribuivano al 4 per cento dell'inquinamento urbano da traffico. Altro grande problema, il risollevarsi delle polveri sottili già depositate.

## ■ FRANCIA

### Coppa Uefa 2008, i Vip prendono l'autobus

La società francese Veolia Transport, attiva nel settore del trasporto pubblico come operatore privato, ha ordinato 50 autobus Scania Irizar Century per il Campionato Europeo di Calcio. Saranno usati per il trasporto dei Vip invitati dalle varie associazioni calcistiche nazionali. Nell'ordine sono incluse sia versioni a due che a tre assi, con diverse lunghezze e altezze. Varie anche le catene cinematiche dei motori 12 litri sei cilindri in linea con potenze dai 340 ai 420 Cv. A fine estate, gli Irizar Century continueranno il loro servizio in Norvegia, Repubblica Ceca, Germania, Belgio e Svizzera. In totale, dal 1991 ne sono stati venduti oltre 15.000 esemplari.



## ■ IN ORBITA CON JULES VERNE

### RIFORNIMENTI SPAZIALI

Il grande scrittore di fantascienza Jules Verne, autore tra l'altro di "Dalla Terra alla Luna", sembra osservare incuriosito l'approdo del "camion spaziale", com'è stato definito il veicolo a trasferimento automatico che porta il suo nome, realizzato dall'Agenzia Spaziale Europea per rifornire di cibo, acqua e attrezzature la Stazione spaziale internazionale ISS, 300 chilometri sopra l'Atlantico. Con circa 20 tonnellate di peso complessivo (9 soltanto di carico) da mandare in orbita, Jules Verne può

trasportare anche un equipaggio senza richiedere interventi di guida grazie a un sistema completamente automatico. L'operazione di "attracco" è avvenuta lo scorso 3 aprile, dopo un'attesa di poco meno di un mese su di un'orbita di parcheggio per consentire lo svolgimento della missione della navetta Endeavour con i suoi sette astronauti. L'ATV rimarrà agganciato per sei mesi e la sua stiva accoglierà i rifiuti che via via si accumuleranno nella Stazione spaziale. Poi, non essendo riutilizzabile, attraverso una serie di manovre controllate da Terra, rientrerà nell'atmosfera bruciando completamente. In tal modo non lascerà nulla dietro sé.

## ■ MODENA

Nuove consegne "verdi" nella città emiliana, dove hanno preso servizio tre filobus Neoplan Electroliner N6216 da 11,95 metri in grado di trasportare 32 passeggeri seduti e 50 in piedi. Tra le fila della Atcm si contano così 26 filobus e filonodati elettrici, a cui si sommano 25 autobus a metano, e 90 con Fap: sono i primi passi verso il rinnovo del parco veicoli che comprende circa 400 mezzi.



## ■ ITALIA FRANCIA SPAGNA

Le associazioni nazionali di logistica di Italia, Francia e Spagna si sono accordate per la costituzione di un network atto a favorire la competitività delle aziende operanti nell'area del Mediterraneo. Primo compito del nuovo ente, denominato Elmed, è quello di applicare i modelli organizzativi logistici industriali all'ambito sanitario.

## ■ CINA

Approvata la manovra di Jv tra la controllata Toyota (Hino) e la cinese Guangzhou per la creazione di un Gruppo industriale che produrrà e commercializzerà veicoli da lavoro. Il nuovo stabilimento, già in costruzione, sarà operativo tra un anno e darà lavoro a 900 persone.

## ■ EUROPA

### Emergenza sicurezza: assalito un autista su sei

È l'allarme lanciato dall'Iru (Unione Trasporti Internazionali su Strada), dopo un sondaggio condotto in associazione con il Forum sul trasporto internazionale che ha coinvolto 2.000 conducenti di 35 Paesi. Tra il 2000 e il 2005 il 17 per cento degli intervistati ha subito un attacco, uno su cinque è stato aggredito fisicamente, e nei due terzi dei casi è stato preso di mira il carico. Il campione considerato ha subito perdite dirette per 12 milioni di euro, che salgono a 7 miliardi considerando la classe di autisti a livello europeo.

## ■ PAESI BASSI

## I MOTORI DEL FUTURO

I motori che saliranno a bordo dei Daf, dei Peterbilt e dei Kenworth, tutti marchi del Gruppo Paccar, saranno sviluppati nel nuovissimo centro di ricerca di Eindhoven, nei Paesi Bassi. Con questo ingente investimento (intorno ai 50 milioni di euro) l'azienda americana sottolinea una volta di più il suo credere nel futuro dei propulsori diesel nonostante le sempre più severe norme anti inquinamento. Le venti moderne celle sono state realizzate per poter variare a richiesta fattori quali temperatura, pressione, e condizioni ambientali, e misurare così la resa dei prodotti. Per contribuire alla salvaguardia dell'ambiente circostante, nel centro olandese viene utilizzata l'energia generata dai motori in costante attività, recuperata tramite le dinamo del sistema frenante.



## ■ TORINO

## Nei medi è in arrivo il nuovo Eurocargo

Restyling degli esterni (calandra incernierata e paraurti in plastica con fari incorporati), ma modifiche anche agli interni con una plancia più compatta, sedili ergonomici e nuova disposizione più funzionale dei comandi. A scelta il cambio manuale a 5, 6 e 9 marce, oppure l'automatizzato Eurotronic di Zf e, sui modelli da 7,7 a 12 tons, anche l'Allison con convertitore di coppia integrato. Non cambiano i motori, sempre Tector in salsa Euro5 tramite Scr. In fatto di sicurezza si aggiungono l'Asr, l'Esp e l'anti arretramento.

■ **ITALIA** - Con il mese di aprile è scattato l'obbligo di affidare l'uso razionale dell'energia al cosiddetto Energy Manager, ovvero quel tecnico destinato a monitorare "le bollette" per tutte le aziende di trasporto che abbiano registrato consumi con valori superiori alle mille tonnellate equivalenti di petrolio nel corso del 2007. Sarà poi la Fire, Federazione Italiana per l'uso Razionale dell'Energia, l'organo destinato a promuovere le migliori pratiche tra gli specialisti del settore con convegni e corsi di formazione, oltre a raccogliere i dati e i nominativi per ogni singola azienda.



■ **EUROPA** - Servono quasi 100 litri di greggio per realizzare un pneumatico industriale e 27 per un'autovettura.

Con l'emergenza delle materie prime, il prezzo della gomma è aumentato del 52 per cento in soli due anni, senza considerare i problemi ambientali causati dai 180 milioni di pneumatici europei da dover smaltire annualmente. Il processo di ricostruzione permette di riutilizzare quel patrimonio andando a sostituire solamente il battistrada e riciclando la carcassa in buone condizioni. Una pratica da noi poco diffusa, con solo il 34,7 per cento di pneus ricostruiti rispetto al 56 per cento del Nord America.

## ■ NAPOLI

## Trasporto pubblico più pulito con i nuovi bus

Dopo i problemi legati a rifiuti e diossina, Napoli potrà contare su mezzi di trasporto pubblico più puliti per combattere l'inquinamento. La Ctp (Compagnia trasporto pubblico) ha infatti acquistato 70 nuovi autobus a basso impatto ambientale, tra cui 20 Bredamenarini da 8 metri alimentati a gas metano. Altri 40 sono Mercedes da 12 e 15 metri conformi alla normativa Euro4, 10 sono Alè. Tra le dotazioni standard, il climatizzatore, il sistema di videosorveglianza e le rampe di accesso per i disabili. Oltre ad avere emissioni più contenute, questi mezzi potenzieranno le linee esistenti, migliorando la congestione del traffico e riducendo ulteriormente lo smog.

## ■ OLANDA

## Ottanta candeline per la DAF dei Van Doorne

Ne è passato di tempo da quando, nel laboratorio dei fratelli Van Doorne, si eseguivano le prime saldature elettriche per i telai di rimorchi e semirimorchi. Il boom alla fine della Seconda Guerra Mondiale, con nuove fabbriche e una nuova gamma di prodotti. Da lì alla costruzione di tutti i componenti interni, motore compreso, il passo è breve e presto si guarda anche al settore delle automobili. È in quel periodo che si sviluppano le prime soluzioni meccaniche come il turbocompressore e la trasmissione completamente automatica, fino ad arrivare ai camion con cabina ribaltabile studiati per il servizio oltre i confini. Il regalo per gli 80 anni di DAF è il 750 millesimo autocarro prodotto in azienda.



■ **ITALIA** - Sempre più multati si rivolgono al Giudice di Pace anziché alla Prefettura. Nel 2006, il 65 per cento delle sentenze, praticamente due su tre, ha riguardato la strada. Le cause? Soprattutto la patente a punti: se prima si pagava e basta, adesso il rischio di arrivare a zero ha fatto esplodere i ricorsi. Sembra a ragione, visto che in 4 casi su 5 hanno vinto i multati.





## Cento milioni per l'integrazione del network tra Sud-Est asiatico, Europa e Cina I Boeing 747 fanno tappa a Singapore

A tanto ammonta l'investimento annunciato da TNT per i prossimi 5 anni volto al rafforzamento della copertura del network, della connettività e delle infrastrutture. L'obiettivo del courier è la costruzione di una posizione di leadership facendo leva sulla crescente richiesta di servizi di trasporto espresso tra Sud-Est asiatico, Cina ed Europa. A trainare la domanda in queste aree sono soprattutto clienti provenienti dai settori high-tech (che traduce da solo oltre il 76 per cento del valore complessivo del traffico air del Sud-Est asiatico), meccanico, sanitario e componentistica, che necessitano di movimentare grandi volumi di merci di alto valore. Secondo uno studio condotto da TNT, la Cina è uno dei più importanti trader di scambio del Sud-Est asiatico, con circa il 24 per cento dei volumi totali trasportati via aerea. Segue l'Europa, che rappresenta

il 20 per cento, di cui l'11 per cento costituito da traffici all'interno del Sud-Est asiatico.

Completando il network road asiatico di TNT, che collega attraverso Singapore, Malesia, Thailandia, Vietnam e Cina oltre 120 città, l'ampliamento del network aereo permette di offrire ai clienti una soluzione di servizio integrata, multi-country e multi-modale, e quindi un approccio "one-stop-shop" per la movimentazione di spedizioni di peso e valore elevato.

"Il nostro obiettivo strategico - ha dichiarato James McCormac, Chief Operating Officer della Divisione Express di TNT, commentando l'atterraggio inaugurale del Boeing 747-400 ER Freighter a Singapore - consiste nel costruire una posizione di leadership nei flussi di traffico espresso nazionali, intra-regionali e in selezionati flussi intercontinentali all'interno dell'Asia".

### ■ TNT METTE LE ALI ALLA MOTO

Motocicli, scooter, biciclette. Farli viaggiare in tutta Italia e anche in Europa non è più un problema con "Scooter Express", il rivoluzionario servizio di TNT che garantisce spedizione e trasporto in 24 ore. Alla luce del costante incremento delle richieste, il courier ha raddoppiato il numero delle "gabbie" disponibili per il trasporto delle moto (dimensioni massime:

185 x 89 x 215) e attivato una serie di importanti upgrade: nuove soluzioni di pagamento, maggiore accessibilità, tariffe stagionali e più sicurezza per vacanze no-limits in Italia e in altri 13 Paesi europei. Bici o moto che sia, verrà stivata in gabbia e spedita verso la filiale TNT più vicina alla meta prefissata dove sarà possibile ritirarla. Per prenotare "Scooter Express", numero verde 800 019 951.

■ **AMBROSINO ALLA GUIDA DI AICAI** - 42 anni, una laurea in Economia con specializzazione in Organizzazione e Pianificazione presso l'Università LUISS, è Rosario Ambrosino il nuovo presidente AICAI (Associazione Italiana dei Corrieri Aerei Internazionali), l'Associazione di Confindustria che riunisce il gotha di un settore che conta 60.000 addetti e che contribuisce al PIL per oltre 700 milioni di euro. Fanno capo ad AICAI i principali operatori del mercato "express courier": DHL Worldwide Express, FedEx Express, SDA Express Courier, TNT Express Italy, UPS. Rosario Ambrosino è dal dicembre 2002 Operations Director di TNT Express Italy.

■ **OBIETTIVO UCRAINA** - È una delle economie emergenti in più rapida crescita: +7,4 per cento nel periodo 2000-2006, alimentato dall'aumento del commercio internazionale, dalla forte crescita degli investimenti e dal boom dei consumi privati. Un dato che non è sfuggito a TNT. Da marzo, il corriere espresso ha aperto una connessione internazionale programmata via road con l'Ucraina per gestire i sempre più consistenti volumi di spedizioni in arrivo e in partenza. Unendo il road network leader del settore in Europa e il più vasto network overnight dell'Ucraina, la nuova rotta servirà i maggiori centri economici del Paese, come Kharkov, Odessa e Dnepropetrovsk, verso l'Europa e il resto del mondo via Kiev e attraverso l'hub road TNT di Varsavia, in Polonia.

Con questa mossa, molti più clienti potranno beneficiare di Economy Express di TNT: servizio prenotabile, day definite con consegna door to door e che dispone della funzione track and trace, è particolarmente richiesto da esportatori e importatori per documenti e colli sino a 1.000 kg.



