

anno I - numero 2 - Dicembre 2007

FORWARD

la rivista per chi è un passo avanti





Stefania Lallai
Responsabile
Relazioni Esterne
TNT Express Italy

È difficile percepire il tempo che passa: quando guardiamo l'orologio, le lancette sembrano immobili. Ma se torniamo dopo una lunga assenza in un luogo che ci è stato familiare, tutto ci appare diverso e ci è subito chiaro l'impatto del lento fluire dei secondi, dei minuti, degli anni.

La stessa cosa potrebbe capitare a chi è stato in Russia all'epoca della Guerra Fredda e vi ritorna ora: in un solo secondo il concetto di evoluzione gli sembrerà chiarissimo (a riguardo vi invito a leggere il reportage di Beppe Tenti di **Overland**).

Per questo motivo, nel secondo numero di Forward dedicato all'idea di progresso e di innovazione, abbiamo pensato a questo Paese quale suo emblematico *testimonial*.

Questa grande Nazione, infatti, ha intrapreso da poco meno di vent'anni una spettacolare trasformazione che ancora è lungi dall'essere conclusa: il traguardo desiderato sarà infatti forse raggiunto nel 2050, secondo quanto pronosticato dalla Goldman Sachs quando lanciò il concetto di **BRIC Countries**.

Nel frattempo, la Russia può essere considerata un

ideale tachimetro della velocità alla quale oggi sta viaggiando il pianeta: il tempo che corre, appunto. Ad esempio, recentemente mi ha molto colpita la pubblicità di una compagnia aerea austriaca che illustrava i suoi collegamenti con l'Est parlando del "più grande *network* dell'Est Europa, dopo il KGB". Mi ha sorpresa perché da molti anni non sentivo più nominare la sigla KGB. Eppure la Russia, per settant'anni, è stata anche, e soprattutto, associata al terrore nemmeno tanto occulto che questa parola, *Kegebè*, era capace di evocare. Una sigla che ci rimandava a un mondo in cui le peggiori profezie di Kafka e di Orwell sembravano essersi concretizzate, un luogo oscuro e lontano. In nemmeno vent'anni, il panorama è completamente cambiato (o no? Leggete i dubbi di **Mara Morini** al riguardo...) e quello di cui parliamo oggi è un Paese pienamente inserito all'interno di tutt'altro genere di *network*, quello dell'economia globalizzata. Prospettive capovolte in due decenni: lo stesso periodo (e non credo sia solo una coincidenza) in cui si è affermato un altro *network*, il **world wide web**, che ha accelerato ogni tipo di processo

TEMPI CHE

conosciuto, dall'economico al relazionale, passando per quello storico-politico.

Il mondo viaggia e si sviluppa quindi alla stessa velocità delle fibre ottiche: una spinta propulsiva enorme, che rischia di generare però anche una dipendenza tecnologica non sempre positiva. Dalla rivoluzione d'ottobre a quella informatica: schiavi del *plug-in*, della connessione *wireless* e a banda larga, delle rubriche elettroniche e dei navigatori satellitari, stiamo infatti abdicando progressivamente all'esercizio della memoria. E questo comporta dei rischi: perché se non si ha memoria del tempo passato si rischia, ad esempio, di confondere la trasformazione come un sinonimo di evoluzione. Nella fattispecie, se tra qualche anno nessuno ricorderà più la parola *Kegebè* non sarà necessariamente un bene, perché in questo modo ci si dimenticherà, ad esempio, che l'uomo che governa la Russia da quasi dieci anni era proprio un agente di questa organizzazione. D'altra parte, se la **Matrioska** è nata da queste parti ci sarà un motivo: chissà, forse anche qui è in uso la gattopardesca regola del "tutto cambi perché nulla cambi"...

Speriamo di essere ancora in tempo per giudicarlo da soli, prima che il *network* elettronico prenda definitivamente il sopravvento sulla nostra privatissima rete di connessioni: quelle cerebrali. Sta a noi tenerle in esercizio, magari immergendosi nello splendido *reportage* dalla remota regione russa della **Kamchatka**, che ci ricorda che esistono, per fortuna, ancora luoghi immensi, eppure non codificati, dove a dominare non è il concetto di comunicazione orizzontale che pare identificherà il web 2.0, ma il silenzio assoluto dei deserti sabbiosi, il riecheggiare dell'eco delle orde mongole che percorrevano l'immensa taiga, il profilo dei vulcani estinti... Il manager TNT **Harro Van Graafeiland**, da 15 anni profondo conoscitore di queste latitudini e delle 11 fasce orarie che le attraversano, definisce zone come questa "risorse ancora inesplorate". E per fortuna: fino a quando esisteranno ancora luoghi così, dove il tempo davvero sembra essersi fermato e dove nulla è mai veramente cambiato, potremo ancora entrare in sintonia con il vero respiro del mondo, e distinguere cos'è l'evoluzione da tutto quello che rischia di assomigliarle soltanto.

CORRONO

[CONTENTS]

■ La vitalità dell'uomo si manifesta nell'arte di trasformare pensieri, oggetti e pur anche se stesso. Cambiamento, metamorfosi, trasformazione indicano con imbarazzante precisione la vitalità di un popolo.

Trasformazione



■ BUONA LETTURA

Seguendo il fil rouge di Forward

Ci sono tanti modi di sfogliare una rivista: si dà un'occhiata al sommario fino all'articolo che colpisce; si scorrono i titoli ripromettendosi di approfondire in un secondo momento; oppure ci si mette comodi in poltrona pregustando una lettura interessante. Non c'è dubbio che la terza sia la modalità di incontro con Forward. Buona lettura.

■ NUMERI&PERSONE

Mister Team, che sorpresa

Mezz'ora in compagnia del numero uno di TNT Express Italy. Ritratto di un uomo, Christian Drenthen, che ragiona come un coach e agisce come un tornado. E spiega la sua presenza in Italia con una "rivoluzione ideologica: Noi non lavoriamo per un capo. Lavoriamo per l'azienda e per il cliente". Con la C maiuscola.

■ APPUNTI DI VIAGGIO

Dalla Russia con amore

Questa volta ci rifacciamo a un celebre "007" per testimoniare il più trasformista dei Paesi europei. Attraverso lo sguardo innamorato, ma non per questo scervo di critiche, di grandi viaggiatori e studiosi del nostro tempo.

■ ECONOMIA GLOCALIZZATA

Investire all'Est cambiando filosofia

Prodotti di nicchia a forte identità locale estesi su scala globale. È il segreto del successo dell'economia cosiddetta glocalizzata, che sta offrendo nuove opportunità di investimento e sviluppo non soltanto in Russia ma in tutto l'Est europeo. E TNT l'ha capito da tempo...

1

8

12

40



■ BRIC COUNTRIES

Nei mercati emergenti ora o mai più

Un'occasione, anzi quattro (come i Paesi interessati Brasile, Russia, India, Cina), da cogliere al volo: mercati oggi emergenti, domani, secondo le lucide previsioni degli analisti della banca internazionale di investimenti Goldman Sachs, economie dominanti.

■ CONNESSIONI

L'importanza del network

Trasportare le merci come Internet fa con le informazioni e i dati. In tempo reale, garantendo il collegamento sempre e in ogni luogo. Il corriere espresso ragiona così e sul mercato il suo *business* è vincente. Perché le merci non possono viaggiare più lentamente delle informazioni.

■ LINK WORLD

Cos'è successo in 13 notizie

È sempre aperta, anzi spalancata, la finestra sul mondo dei trasporti: inaugurazioni, accordi, investimenti, nuove produzioni e, perché no, anche qualche nota polemico-politica. È la varia attualità raccontata in Link World.

■ TRASPORTI SPECIALI

Bing Xing e Hua Zuiba, benvenuti a bordo!

Un trasporto tra i più delicati e complessi, anche dal punto di vista logistico: è quello che ha accompagnato due teneri panda dallo Zoo cinese di Chengdu a quello di Madrid. Immagini straordinarie per chiudere Forward in bellezza, nel senso letterale del termine.

42

44

46

49





■ DUBAI CITY ORE 6:00

On the road verso il futuro

Allal Mekshai è alla guida del suo camion: la meta è Abu Dhabi. TNT dispone della miglior rete di collegamenti *road* negli Emirati Arabi e nel Medio Oriente: il suo *network* comprende infatti (unico tra gli *express courier*) anche l'Iran. Quest'area strategica si appresta a diventare un gigantesco *warehouse* dell'economia mondiale. O, più probabilmente, lo è già diventato.



TVM · REGIS



■ TORINO ORE 18:30

Back to base

Dopo le ultime consegne, il van TNT si appresta a ritornare in Filiale, sfrecciando al fianco di uno dei luoghi-simbolo di Torino: la chiesa della Gran Madre. Proprio a Torino, 43 anni or sono, nasceva il primo corriere espresso in Italia: si chiamava Traco (acronimo di Trasporto Colli), la “madre” dell’attuale TNT Express Italy.



Mister

30 minuti 30 con l'AD di TNT Express Italy. Ovvero, il tentativo del cronista di radiografare un leader che ragiona come un coach e agisce come un tornado

Conoscere, valutare, motivare. E ancora: assegnare, supportare, guidare. Tutti verbi molto familiari a chi di mestiere fa l'Amministratore Delegato di TNT Express Italy, ma per natura e vocazione si considera soprattutto un allenatore. Lui, il "Mister", è Christian Drenthen, ed è chiamato ogni giorno al non facile compito di gestire una rosa composta non dai soliti 20-25 giocatori, ma da circa 8.000 tra dipendenti e collaboratori che lui stesso, grande appassionato di calcio, ama definire il suo Team.

Le nostre sono impressioni a caldo, perché quando lo abbiamo incontrato non avevamo cuore di mettere alla prova il suo efficace italiano con metafore e modi di dire, volevamo soltanto riuscire a far schiudere la corazza di questo olandese (che, guarda caso, proviene da un Paese di gran-

di allenatori: da Rinus Michels a Guus Hiddink, passando per i mitici Johan Cruyff e Marco Van Basten) che incarna il *new deal* di TNT in Italia. Il tentativo di carpirne lo spirito è in parte riuscito, non per la nostra abilità, più per la sua affabile incapacità di perder tempo con formalità di ogni tipo. Cogli l'attimo, ci avevano detto, ricordati che anche se appare fermo, in realtà è in piena azione.

Ecco perché piuttosto che alle risposte è meglio affidarsi alle impressioni di un momento, per tracciare profilo e fisionomia di questo Trascinatore. In effetti, basta osservarlo per cogliere in lui il senso del movimento, quasi imbarazzante per chi gli sta di fronte notevolmente appesantito da troppe penne all'arrabbiata, piatto che peraltro Drenthen indica come preferito senza che peraltro su di lui permangono effetti adiposi.





Team

Quest'uomo brucia. Proteso in avanti, pronto a scattare, vigile come un impala nella savana, stenta a rallentare. Brucia di voglia di fare, di piegare i numeri al suo volere, apprendista stregone della perfezione dell'architettura algebrica, interprete di una moderna Kabala grazie alla quale ogni azione, ogni lavoro, ogni *performance* può essere espressa in numeri senza togliere nulla all'emozione, alla magia, alla soddisfazione di fare il proprio lavoro al *top*. Ma per chi? Ma perché? "Noi non lavoriamo per un capo. Lavoriamo per l'azienda e per il cliente. Ogni posizione, ogni attività,

sono parimenti importanti, segmenti della stessa linea. Nel rispetto dei differenti ruoli e responsabilità. Questa è la rivoluzione ideologica alla base della mia presenza in Italia". Per molto tempo Christian Drenthen ha tenuto il doppio ruolo di reggente TNT in Italia e responsabile del *network* mondiale, una specie di *videogame* ben più sofisticato di Sim City, dove ogni azione trova la sua logica e si incastra in un suo *slot*, accendendo altre lucine, mettendo in movimento altri *team*, a loro volta attesi da altre lucine per ora spente ma *guardinghe*, in *stand by*.



Voi *manager* della logistica, voi organizzatori del personale, voi dirigenti di fabbrica, voi capi della flotta riuscite a immaginare qualcosa di più divertente e motivante? Ve lo chiediamo perché noi ci limitiamo a mettere in fila più o meno disordinatamente lettere, non numeri, pensieri, non azioni. L'Orchestra è di Christian Drenthen.

"Per me l'Italia era un incarico temporaneo, ecco perché per un po' ho mantenuto il mio precedente lavoro. Dalla sera alla mattina mi





La difficoltà attira l'uomo di carattere,
perché affrontandola si realizza.

Charles De Gaulle

SUCCESSO

sono trovato catapultato in un Paese nel quale avrei dovuto rimanere dai sei ai nove mesi, e del quale sapevo poco. Subito un impatto molto forte con la passione di questa gente, con la forza, l'energia sanguigna che mette nel lavoro. Questo non me lo aspettavo, anche se è esattamente la traduzione dei valori "orange" di TNT: la voglia di fare il meglio al meglio. Con in più la passionalità tutta italiana. L'orgoglio, insomma. Che è il valore più importante per qualsiasi squadra". Poi però l'incarico da temporaneo è diventato permanente. L'Italia ha catturato un altro freddo, algido, rigido uomo del Nord? Catturato sì, freddo no. "Dopo un anno e mezzo dovevo scegliere. Non potevo continuare a dedicare alla famiglia soltanto i week-end, e ho avuto non poche discussioni, come è prevedibile. Venire tutti in Italia sarebbe stato un cambiamento traumatico, certo, una scelta dura. Ma il desiderio di andare a fondo dei valori che avevo intravisto, e che sentivo pronti a esplodere, era irresistibile".

In effetti il potenziale era lì, bastava accendere la miccia. E Drenthen aveva il fiammifero giusto. "Ero certo che avremmo colto importanti risultati. Quello che non mi aspettavo era la velocità con la quale li abbiamo ottenuti.

L'Italia aveva tutti gli ingredienti di base: potenzialità, passione, "sangue arancione", clienti, prodotti che nessun altro può offrire a livello nazionale e internazionale, dispo-

nibilità al cambiamento di mentalità nell'assunzione delle responsabilità... adesso dobbiamo continuare su questa strada, trasmettendo fiducia a tutta la filiera".

Christian Drenthen suscita interesse, curiosità e attenzione. Personaggio? Tutt'altro. Anzi, l'antitesi del personaggio. Per lui personaggi sono i collaboratori più stretti, ma anche tutti gli uomini TNT, fino ai *driver partner*, quell'esercito di padroncini e autisti che fanno funzionare gli ingranaggi. Ed ecco il senso della sua rivoluzione silenziosa: pian piano, ma con efficacia e convinzione, questi *partner* devono sentirsi sempre più vicini all'azienda, considerati, stimati, valorizzati. E le iniziative in tal senso partono, ad esempio, anche da Driving TNT, la rivista cucinata apposta per loro.

"Abbiamo un'altra buona opportunità in questo momento. Si chiama Planet Me, un programma introdotto dal quartier generale di Amsterdam e focalizzato sulla riduzione dell'anidride carbonica che impatta anche sul privato, sul comportamento domestico di ciascuno di noi. Io e un *partner* scelto tra quelli che meglio metteranno in pratica nella vita di tutti i giorni le indicazioni per abbattere le emissioni di CO2 sfideremo a dicembre altre otto nazioni, e dovremo effettuare delle consegne a prova di inquinamento ambientale".

Entra Sandra, dolcissima cuoca, con il cappuccino di mezza mattina. Il cappuccino evoluzione in positivo del caffè all'americana (o alla francese) in uso in tutti i Paesi del mondo. Chissà se Drenthen ha preso l'abitudine del cappuccino in Italia.

"In Italia ho imparato molte cose. Per esempio la passionalità che presiede a ogni relazione. In Olanda è tutto molto più formale. Un'altra grande differenza è l'approccio alla tavola. In Olanda i pranzi di lavoro si riducono a un panino, poi si parla di lavoro. In Italia è completamente di-





abitudini del Nord e quelle del Sud. Il mio obiettivo è rispettarle entrambe, bilanciando, ottimizzando le rispettive potenzialità. Ma, in definitiva, niente di drammatico. L'importante è essere presenti sul territorio, il più possibile, fino a 2-3 volte a settimana.

Personalmente, almeno quattro volte l'anno visito ognuna delle nostre quindici Aree, per parlare di sfide, di impegni, di obiettivi. Agosto, mese di minor attività, è il periodo ideale per visitare anche le Filiali più piccole e periferiche”.

Anche gli autisti *partner* - in un certo senso - possono essere considerati la periferia, l'estremità di una catena organizzativa che ha il delicatissimo compito di portare a termine un'attività iniziata anche molto lontano e che ha coinvolto molte persone. “Per noi i *partner* sono importantissimi, e questo è uno degli elementi fondamentali del cambiamento di strategia. L'obiettivo è coinvolgerli sempre di più, fare in modo che si sentano parte di un insieme. Non soltanto loro, ma anche, perché no, le loro famiglie. In Italia il valore fa-

verso. La tavola, il pranzo, sono occasioni per socializzare, per stabilire relazioni davanti a un'ottima portata. Tutto diventa informale, amichevole. E in questo mi sento molto italiano, perché ho scoperto il piacere della compagnia”. C'è soddisfazione nel riuscire a comprendere le dinamiche di un popolo, i suoi vizi, le sue abitudini. Ma forse c'è anche difficoltà ad adattarsi ai suoi ritmi, alle sue pause. “TNT è un'azienda mondiale, e le sue procedure, le sue politiche devono essere condivise in tutti i Paesi. L'Italia è una realtà poliedrica, perché ci sono differenze tra le abitudini e at-

miglia è sempre molto importante”. Dopo il corso di guida sicura uno di cucina? “Beh, mia moglie ha preso lezioni di cucina italiana, soprattutto per imparare a fare le mie penne all'arrabbiata, quindi... Ma devo dire che in Italia ho scoperto anche l'eccezionalità del vino rosso, non c'è dubbio, il migliore del mondo”.

Mister Drenthen, rispettiamo i patti: ci ha ricevuto alle 10:00, sono passati trenta minuti e trenta secondi. So che è venuto il momento di lasciarla ai suoi “giocatori”. Buon lavoro. O buon divertimento?



RUSSIA

IL PAESE DELLE MATRIOSKA



Diminutivo di Matrena, dal latino “mater”, Matrioska è il simbolo della madre e insieme della fertilità e generosità della terra. L'idea della bambola cava che ne contiene un'altra e poi un'altra e un'altra ancora (otto figurine in legno a rappresentare un simbolico albero genealogico che termina con un neonato in fasce) si deve a Savva Mamontov, collezionista d'arte e mecenate, fondatore nella seconda metà dell'Ottocento del circolo artistico Abramzevskii. Ma sono

le mani del maestro Vasiliy Zvezdochkin a creare la prima, poi colorata dall'illustratore di libri per bambini Sergei Maliutin.

Una curiosità: Mamontov si ispirò a una figura in legno importata dall'isola giapponese di Honsu che raffigurava Fukurumu, un vecchio saggio buddhista, e che al suo interno ne conteneva altre quattro. Furono gli stessi giapponesi a sostenere che la prima di quelle figure fosse stata fatta da un monaco russo. Ma non è escluso che il prototipo giappone-

se della matrioska possa a sua volta derivare dalla tradizione delle scatole cinesi.

Qualunque sia stata la genesi, nell'anno 1900, all'Esposizione Mondiale di Parigi, la matrioska viene premiata e riconosciuta come simbolo della tradizione russa per la sua popolarità in tutto il mondo. Senza nulla togliere alla balalaika, al samovar o al caviale - tanto per citare i souvenir più noti - è la matrioska che continua a rispecchiare nella sua espressione artistica la vita e la storia del Paese.

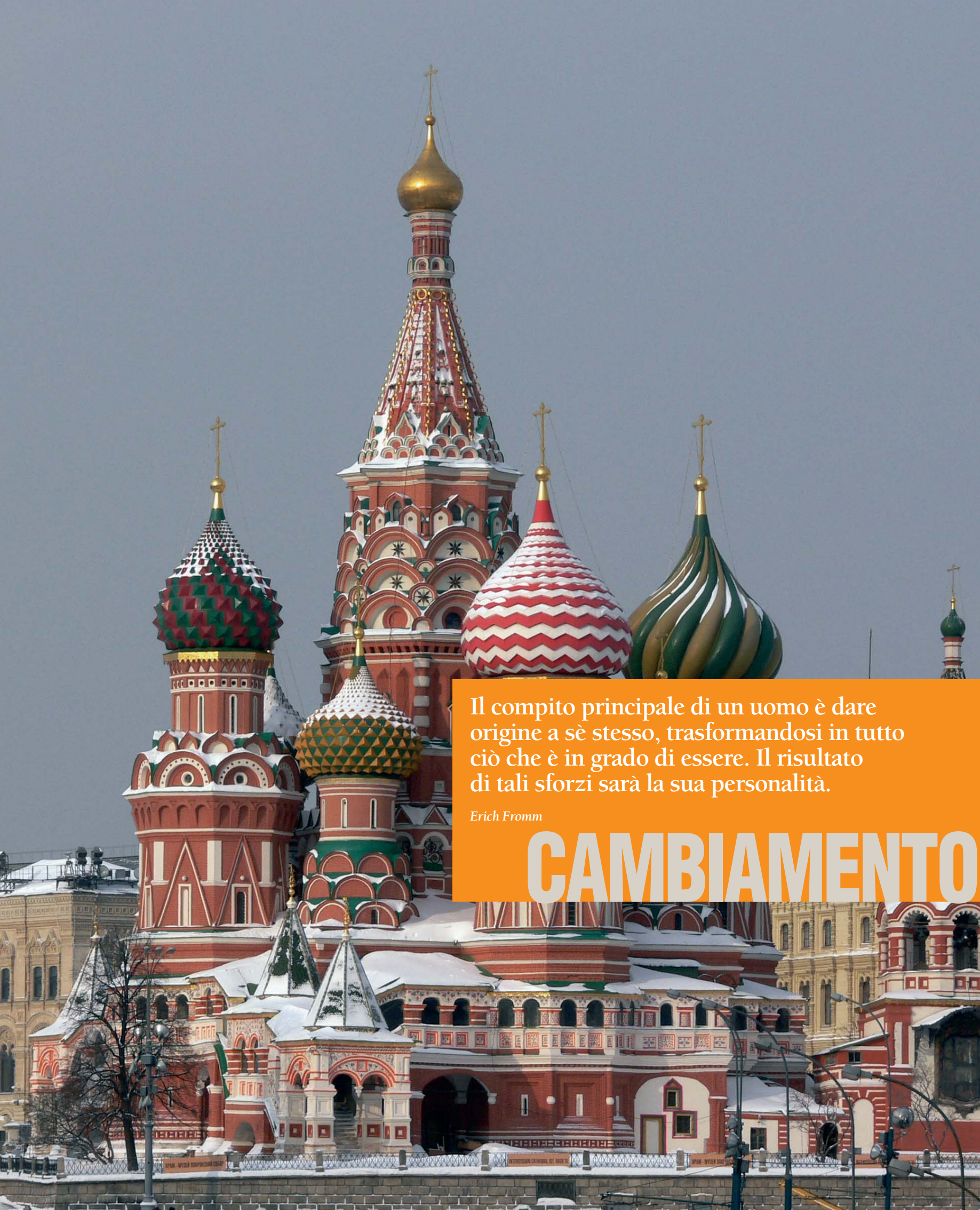


La Russia è un Paese con un passato imprevedibile.

Yuri Nikolaevich Afanasiev

LA STORIA





Il compito principale di un uomo è dare origine a sè stesso, trasformandosi in tutto ciò che è in grado di essere. Il risultato di tali sforzi sarà la sua personalità.

Erich Fromm

CAMBIAMENTO

Crogiuolo incandescente e indefinibile, la Russia cerca ancora un volto, una identità, un futuro. E in questo caso il passato non aiuta a dissolvere i dubbi di una realtà ricca di contraddizioni ed estremismi

di Mara Morini

Fuga in avanti o ritorno al passato?

La Federazione Russa, chiamata anche Russia, è l'entità statale più grande del mondo con una superficie di 17.075.200 chilometri quadrati che si estende fra l'Europa e l'Asia, dando origine a una grande varietà di paesaggi e climi: pianure e steppe nella parte meridionale, foreste a nord e tundra lungo la costa settentrionale. Le catene montuose si trovano lungo i confini meridionali, come il Caucaso - il Monte Elbrus (5.633 metri) è il punto più elevato della Russia - e i monti Altai e, nella parte orientale, si trovano il massiccio di Verkhojansk e i vulcani della Kamchatka. Gli Urali costituiscono, invece, la principale linea di demarcazione fra Europa e Asia.

E proprio questa linea raffigura la perenne oscillazione politica e, soprattutto, culturale della Russia, divisa fra la componente più europea e moderna (fortemente voluta da Pietro il Grande e di cui San Pietroburgo ne rappresenta l'immagine più significativa) e il vasto territorio a Oriente, troppo "diverso e arretrato", ma sempre presente nei rapporti di cooperazione politica ed economica delle classi dirigenti sovietiche e postcomuniste.



Nonostante l'incessante dilemma sulla propria identità culturale e l'acceso dibattito politico sull'eventualità, in un futuro non troppo lontano, di integrarsi con l'Unione Europea, come successore dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche (URSS), la Russia esercita una forte influenza politica a livello internazionale e, specialmente, all'interno della Comunità degli Stati Indipendenti (CSI), che comprende tutti gli stati dell'ex Unione Sovietica tranne le tre repubbliche baltiche - Lettonia, Estonia e Lituania - e la Georgia. Tale influenza, determinata sostanzialmente dall'esportazione delle proprie risorse naturali da cui gran parte degli Stati

europei dipendono, ha consentito di sviluppare nell'ultimo decennio un ruolo di maggior rilievo nelle relazioni internazionali, nonché ha ridato dignità e forza alla popolazione russa che, a partire dagli anni Novanta, ha subito un processo di trasformazione sociale, politica e culturale che ha destabilizzato, durante le presidenze di Michail Gorbaciov e Boris Eltsin, la quotidianità dell'agire umano.

Se, pertanto, il "caos" e la "shock therapy" in ambito economico esemplificano i primi anni della tormentata transizione verso un regime più democratico, il passaggio del testimone a Vladimir Putin ha costituito lo spartiacque fra un periodo buio e incerto e segnali di ripresa e speranza, tali da poter auspicare il ritorno della Russia a una posizione centrale a livello internazionale ma, soprattutto, a una maggiore stabilità politica nazionale.

Tuttavia, nei prossimi mesi la Federazione Russa si trova ad affrontare due impegnativi appuntamenti elettorali che potrebbero determinare nuovi scenari e significative implicazioni sul processo di democratizzazione tuttora in corso.

Da un lato gli elettori russi saranno chiamati il prossimo 2 dicembre a eleggere i propri rappresentanti parlamentari alla Duma in una situazione di monopolio della scena politica a opera del "partito del Presidente", Russia Unita, che attraverso il nuovo meccanismo elettorale otterrà la maggioranza assoluta dei seggi e un'indiscussa "gestione della cosa pubblica" senza alcuna particolare forma di controllo del potere. Dall'altro lato, le elezioni presidenziali del marzo 2008 chiudono "apparentemente" l'era di Putin che, al di là delle criticabili decisioni implementate soprattutto in tema di diritti umani, civili e politici (basti pensare alla guerra in Cecenia), ha saputo a ogni modo ridare dignità al popolo russo e imprimere una svolta al proprio Paese.

In virtù del peso di un'eredità comunista durata per più di settant'anni e, pertanto, difficile da cancellare nella cultura politica di un Paese che è fortemente legata al ricordo della magnificenza e della ricchezza della Russia Imperiale degli Zar, la Federazione Russa si è, infatti, dotata, a partire dall'esito del referendum del dicembre 1993, di una struttura federale con a capo un Presidente, eletto direttamente dai cittadini per un mandato di quattro anni a cui è conferito un forte potere esecutivo.

Tale figura monocratica, che richiama alla mente l'indiscus-



È lecito chiedersi se la Perestrojka e la Glasnost degli anni 90, abbiano prodotto un rivoluzionario e positivo cambiamento delle abitudini, degli usi e dei costumi dei cittadini russi.

so potere degli Zar, si traduce nella nomina delle più alte cariche ufficiali dello Stato, tra cui il Primo ministro, la cui conferma avviene attraverso il voto di fiducia da parte della Camera bassa del Parlamento: la Duma.

Accanto ai 450 deputati della Duma, eletti sino al 2003 sulla base di un sistema elettorale misto (50 per cento con formula proporzionale e 50 per cento con il maggioritario), ma dalla prossima tornata elettorale con un sistema interamente proporzionale, vi sono i 178 delegati che rappresentano gli 89 "soggetti" della Federazione e che esercitano la propria attività politica nella Camera alta dell'Assemblea Federale: il Consiglio Federale.

In siffatta ingegneria istituzionale la Russia postcomunista è stata caratterizzata da un'elevata instabilità politica, da for-

me di turismo politico dei propri rappresentanti, da una pletera di micro-formazioni che hanno reso più complicata l'offerta elettorale agli elettori russi; anche in questo caso, un segnale di incisiva trasformazione istituzionale di Putin ha determinato, recentemente, una semplificazione del quadro politico. Ma a che prezzo? L'egemonia del partito del Presidente e l'assenza di una forte opposizione organizzata sembrano costituire fonte di preoccupazioni riguardo l'involuzione autoritaria della Russia di Putin (la cosiddetta democrazia delegata), avvicinandosi a un passato la cui eredità è difficile da cancellare.

Ripercorrere col pensiero gli avvenimenti storici che hanno caratterizzato questo enorme Paese negli ultimi due secoli, per poi soffermarsi sul considerevole contributo

culturale e letterario, non è sufficiente a comprendere le peculiarità, le intrinseche contraddizioni, la forte dignità e rigidità del cittadino russo che è stato soggetto “passivo” delle trasformazioni che sono intercorse nella “grande Russia”.

È lecito, tuttavia, chiedersi se la Perestrojka e la Glasnost degli anni Novanta del XX secolo, che hanno costituito un processo innovativo tale da determinare l'implosione di un “impero”, abbiano prodotto conseguentemente un rivoluzionario e positivo cambiamento (*ismenienie*) delle abitudini, degli usi e dei costumi dei cittadini russi.

Il cambiamento, inteso come processo evolutivo, favorisce quelle condizioni necessarie per un rinnovamento della società e dell'assetto politico; ma proprio in questi ultimi mesi diventa oggetto di discussione assai vivace il tipo di esi-



l'assenza di moderne infrastrutture e di investimenti; è la realtà delle piccole cittadine lontane a Est, a Nord come a Sud dal centro di Mosca. È l'eterna e quanto mai irrisolta distanza fra la Russia imperiale di San Pietroburgo e la semplicità della vita quotidiana dei russi che vivono in periferia. È la babuska che, dalle sette del mattino fino a tarda sera in piedi vende, anche durante il rigido inverno, le uova o le patate; sono i ragazzi e le ragazze della nascente media borghesia che hanno soldi a sufficienza per incontrarsi nei *pub* o nei bar dell'ultima catena di importazione americana (come molte altre abitudini...) che fornisce nuovi modelli e tentazioni. È la Russia degli uomini che incessantemente svolgono più di un “lavoretto” per sfamare la propria famiglia; è la Russia dei pensionati che percepiscono 350 rubli al mese, ossia il prezzo medio di una matrioska nei mercati per tu-



to che la democratizzazione russa sta affrontando.

Come nel gioco a scacchi (su cui la Russia ha sempre avuto un indiscusso primato) le pedine si stanno muovendo lentamente e con la massima ponderazione riguardo alle mosse del proprio antagonista, rendendo ancora confusi gli eventuali esiti di questa gara.

Se l'incertezza sul tipo e intensità dell'evoluzione della Russia a livello politico costituisce ormai una costante nel dibattito politico, passeggiando per le vie di Mosca o di San Pietroburgo si ha una maggiore idea del significato che la caduta del comunismo ha determinato sulla vita dei russi: gli aspetti perversi e negativi del consumismo, una realtà a diverse sfaccettature che dimostrano quanto la Russia sia diversa man mano che ci sposta lungo i propri territori.

La “vera Russia” è la terra ancora coltivata dai contadini,

risti. Ma è anche la Russia delle macchine lussuose, degli oligarchi, di coloro che si sono arricchiti sfruttando l'apertura del mercato senza alcune regole dell'era di Eltsin.

Sì, è vero. Nonostante tutto la Russia si è trasformata, ma non ci è concesso sapere verso quale direzione. Come scrisse uno dei maggiori rappresentanti letterari russi, Fëdor Dostoevskij: “tra la felicità e la libertà il popolo è capace di preferire la felicità”.

MARA MORINI è docente di “Introduzione alla Scienza politica” all'Università degli Studi di Parma. Nel 2003 è stata osservatrice elettorale dell'OSCE per il monitoraggio delle elezioni della Duma. Ha scritto numerosi articoli, pubblicati su libri e riviste scientifiche, che riguardano le istituzioni, la leadership e i partiti nella Russia postcomunista.



*Dal diario di uno dei più grandi viaggiatori dei nostri tempi
cambiamenti e metamorfosi di un Paese nel quale la parola rivoluzione
non indica un periodo eccezionale, ma un modo permanente di essere*

di Beppe Tenti

Una Russia grande trent'anni

Ritorno in Siberia. Il viaggiatore che ha avuto la fortuna di inventarsi una vita avventurosa e fortemente motivata verso la conoscenza della natura e dell'uomo che da millenni la abita, attraversando l'URSS negli ultimi venti anni dello scorso millennio ha certamente avuto l'impressione che il progresso in quelle regioni fosse una parola magica e sconosciuta.

Sui giornali e nelle locali notizie televisive si parlava sovente del progresso ma inteso come "tecnologico", dimenticando che sulla Terra prima ci sono l'uomo e la sua anima, poi la sua intelligenza e quanto ne deriva, progresso compreso.

Visitando Mosca trent'anni fa alla ricerca di permessi utili per il mio eterno desiderio di avventurarmi in zone chiuse al transito e presidiate da militari e K.G.B., la temuta polizia segreta, ho vissuto momenti di rabbia e delusione umana per esempio nel constatare che non potevo soffermarmi nei corridoi dell'albergo che mi ospitava, prendere l'ascensore se non in presenza di un inserviente, entrare in un negozio per comprare una matrioska se non accompagnato dall'interprete che di me sapeva tutto, anche il genere di libri e riviste che predi-

Su e giù per dossi di montagne alte anche 1.700 metri, lungo il percorso tortuoso di qualche fiume ghiacciato, per ridiscendere dall'altro versante lungo un altro torrente...

ligevo. L'immagine di un'anziana donna grassa e ossuta, che dipingeva le inferriate della biblioteca di Stato sulla Piazza Rossa, riscaldando a volte le mani violacee sulla fiamma di un contenitore originariamente pieno di cetrioli e cipolle sott'aceto, è stata per me il metro di paragone per capire l'evoluzione dei successivi decenni.

Il permesso avuto per attraversare il sud dell'Unione Sovietica dalla Turchia alla Polonia passando per i territori della Georgia, Ucraina, Russia e Bielorussia nel 1985 fu un capolavoro di diplomazia e, a mia e loro insaputa, fu la premessa per "dilagare" successivamente in Siberia, Yakutia, Chukotka, fino allo stretto di Bering.

Al confine tra l'URSS e la Turchia, nell'89, macchine e camion della spedizione Pechino-Parigi, Itala compresa, furono testati alla ricerca di banconote nascoste o prodotti vietati.

Cassette tutte in legno, poco colorate con molta polvere sulla facciata, fiancheggiavano la strada sterrata da bitumi a Sochi. La sopravvivenza degli abitanti legata ai giardini coltivati intorno alla casa. Il Mar Nero alla nostra sinistra immobile da millenni. I fatti tristi vissuti dai nostri soldati durante la Seconda



Guerra Mondiale che da Rostov e dall'ansa del Don tentavano di raggiungere più a Nord la salvezza. Poi l'Ucraina, un saliscendi continuo della strada tracciata attraverso campi verdissimi di erba grassa e odorosa: le famose montagne russe che da qui prendono il nome. Poi la periferia di Mosca, lontana dall'espansione edilizia, dalle autostrade, dal traffico... È durante la sosta a Mosca, con tutta la carovana diretta a Berlino ancora divisa dal Muro e a Parigi, che ho immagi-

nato di estendere la mia curiosità verso la Siberia, tanto citata ma tanto sconosciuta. Proprio nel 1989 qui a Mosca nasce l'idea di attraversarla in pieno inverno da Roma a New York via Siberia, Yakutia, Chukotka, stretto di Bering, Alaska, Canada. Che progetto!!! Tutto basato sulla considerazione che mezzi robusti raffreddati ad aria in pieno inverno potessero transitare nel deserto di neve più vasto del mondo alla ricerca di una strada, di un fiume, di un lago, di un villag-

Overland, storia di una avvincente epopea

Il progetto Overland nasce nel 1995 con l'intento di fare il giro del mondo interamente via terra, esplorandone gli angoli più remoti con quattro camion Iveco ANW 330.30 e realizzando un diario televisivo (poi trasmesso da Raiuno in oltre 50 puntate). I numeri di Overland sono impressionanti: cinque spedizioni in cinque anni, oltre 170.000 km percorsi (circa quattro volte la circonferenza terrestre) coperti in 660 giorni di viaggio attraverso 91 Paesi e ogni ambiente naturale e fascia climatica del pianeta. Overland si inserisce nel più ampio progetto di Beppe Tenti per la "riscoperta" delle 4 ruote. Prima fase dell'impresa, la traversata da Roma a New York del 1996, poi il Nuovo Mondo, che Overland 2 (New York-Terra del Fuoco-San Paolo) ha attraversato da un capo all'altro nel 1997. La ter-

za fase, Overland 3, del 1998, ha visto la carovana cimentarsi con il continente africano e il rientro in Europa (per la via più indiretta, naturalmente). L'avventura continua nel 1999: i quattro camion affrontano l'Asia e con Overland 4 e 5 vincono anche questa sfida. Overland 6, l'anello azzurro del Mediterraneo, è stato realizzato nel 2002. Successivamente sono stati prodotti: nel 2004 Overland 7 Ritorno in Siberia, nel 2005 Overland 8 La riscoperta delle Americhe, nel 2006 Overland 9 Tre continenti. Sono in preparazione Overland 10 Ciclomaratona Como- Pechino e Overland 11 Nel cuore dell'Africa nera. Trekking Int'l ha anche curato la realizzazione di altri programmi trasmessi da Raiuno, quali la trasmissione condotta da Messner "Nel nome della



montagna"; il documentario "Sulla via di Marco Polo" filmato durante la spedizione del 1985; le due "Serata Avventura" trasmesse in prima serata nel 1988; "Itala: l'avventura continua", del 1989; "Amerindia" e "Vivafrica", nel '93 e '94; il documentario in due puntate "Overland", diario della spedizione Roma-New York del 1996, premiato nell'ambito del 32° Premio St. Vincent di Giornalismo e votato miglior film turistico-sportivo al XXII Festival Internazionale del Film Turistico a Milano.



gio, che dessero la certezza del corretto procedere e la sicurezza di non sprofondare nell'acqua che, anche a -63° , scorre inesorabile sotto i due metri di ghiaccio sovrastanti.

È il 1995 l'anno di inizio del fortunato viaggio di Overland che mi permette in questo momento di parlare di un territorio ancora chiuso, inospitale, abitato a tratti, perforato in molte sue parti per carpire l'Oro nero l'Oro giallo e l'Oro bianco dei diamanti che abbondano nel sottosuolo.

La Siberia dei misteri. Il freddo assurdo che il buon senso immagina essere retaggio dell'Artide e dell'Antartide. Invece no!

Il polo del freddo mondiale è stato misurato a Oymyakon, -72 gradi centigradi. Il viaggio da Mosca a Novo Sibirsk, capitale della Siberia, e a Usküt, al confine con la Yakutia, dire che si è svolto lungo una strada è affermare il falso: buche, interruzioni, ghiaccio, neve e poi ancora neve.

Ma dopo Usküt, seguendo il corso del fiume Lena (le foto nella pagina a fianco) che scorre verso il Mare del Nord ghiacciato al punto di sostenere i quasi 500 quintali di peso dei quattro camion arancione, troviamo la Yakutia, forse il più bello, timido, affascinante stato della Russia. Un'oasi di vita arcaica fatta di foreste aghiformi, di piccoli villaggi dove vive una popolazione mite e risalente alle migrazioni dal centro Asia all'America lungo la via dei Mammoth (animale celebrato anche da statue, come mostra la foto a sinistra) che inseguivano per la loro sopravvivenza abbattendoli con cacce di gruppo volte a far cadere da qualche dirupo l'animale braccato. L'alce dalle grandi corna, le renne veloci e in branchi di migliaia di capi.

Un gruppo di ragazze in maniche corte a Zirianka, paese lungo il corso del fiume Kolima, ci salutano cordialmente e con stupore. Zirianka, raggiunto dopo il più inverosimile e difficile percorso di tutto il viaggio.

Insomma, uno spaccato di Russia che nel viaggiatore che l'ha percorsa nel 1995 ha ancora oggi il sapore dell'avventura estrema dell'esplorazione.

Passano gli anni, è il 1999: ripercorro le strade che mi aveva-

Una sorpresa per tutti i partecipanti alla Parigi - Pechino, prevenuti verso queste zone televisivamente non descritte, probabilmente perché qui capita poco o nulla di rimarchevole.



no affascinato dieci anni prima, ma in senso contrario. Siamo con Overland 4, dal Portogallo a Pechino. Grande viaggio. I resti dell'impero sovietico, delle sue fabbriche di stato, delle miniere, delle inutili utopie del comunismo disseminate lungo il percorso.

URSS cancellata dalle carte geografiche. Qui Bielorussia, poi Russia, Ucraina, Turkmenistan, Uzbekistan, Tayikistan, Kazakistan, Kirghistan.

La libertà conquistata dalle locali popolazioni che ritornano alle originarie religioni, tradizioni, usi, costumi, ma anche Kiev in Ucraina con Chernobyl. Quanta desolazione. Il paragone con il precedente viaggio del 1989 rivela una nuova vita, una nuova Russia dentro i confini parte europei e parte asiatici. Il percorso russo del viaggio nella patria dei cosacchi alla foce del Volga. L'impatto con le città di Astrakan e Volgograd, ex Stalingrado, tomba dei tedeschi. Il punto più a sud raggiunto dalle armate tedesche in cammino verso i ricchi pozzi petroliferi del centro Asia e del Medio Oriente.

È di quest'anno 2007 il viaggio rievocativo (testimoniato dalle due foto a centro pagina) del primo raid automobilistico: la Pechino - Parigi vinta dalla Italia. Questo centenario l'ho immaginato come una rivisitazione della Russia che oggi si estende dai confini con le repubbliche Baltiche e la Bielorussia fino agli Urali per la parte europea, proseguendo fino allo



stretto di Bering per quella asiatica attraverso la Siberia, la Yakutia, la Chukotka. Il percorso ha portato la carovana di Overland da Parigi a Pechino seguendo in senso inverso l'itinerario originale di cento anni prima fatto dal Principe Scipione Borghese. Seguendo il libro scritto magistralmente dal giornalista Luigi Barzini, possiamo affermare che la Russia negli ultimi cento anni è cambiata radicalmente, etnicamente e sotto tutti i punti di vista. Prima lo Tzar, la sua destituzione, la sua tragica fine a Ekaterinburg, l'arrivo del comunismo e la dittatura staliniana, la mescolanza di razze, popoli, etnie nell'intento di spaccare le resistenze etniche locali, poi i primi albori di libertà negli anni '80. Oggi, al viaggiatore che la percorre con spirito esplorativo di conoscenza, la Russia si presenta nuova, in grande sviluppo economico e industriale.

La pista che avevamo percorso nel 1995 per andare in America trasformata in autostrada a 4 corsie, scorrevolissima (tolti alcuni tratti in ricostruzione); e questo non solo fino a Krasnoyarsk, da dove nel 1995 avevamo deviato verso nord per andare verso lo stretto di Bering, ma avanti fino a Irkusk sul lago Baikal e UlanUde da dove proseguendo verso est si raggiunge Vladivostok e verso sud la Mongolia e la Cina fino a Pechino, terminale del nostro viaggio.

Oggi la Russia europea fino agli Urali è caratterizzata da traffico commerciale e da agricoltura ben ordinata. Una per tutte, ben sette mietitrebbie in batteria mietevano grano in un

campo da noi definito territorio, con confini non visibili a occhio nudo. Dopo gli Urali, le dolci colline dense di foreste, intervallate da campi gialli di grano pronto per essere raccolto, da infiniti paesaggi agricoli verdi con mandrie al pascolo, la taiga, la bellissima taiga che presenta momenti di avanzata tecnologia come gli sterminati campi disseminati di mulini a vento per produrre energia eolica. Le piccole città ci hanno stupito per la loro pulizia. Decoro, ordine, monumenti, chiese ortodosse. Strade asfaltate. A lato della grande strada che percorriamo, sovente è tracciata una pista per il transito dei cavalli non con scopi agricoli ma di piacere: l'indice inequivocabile che il benessere ha raggiunto anche queste zone.

Ormai gli abitanti vestono all'occidentale, jeans e magliette. Il passato, le tradizioni, i vestiti tipici indossati solo nelle feste paesane, nelle ricorrenze religiose e in quelle funebri. Solo il viaggiatore più attento riesce a immaginare il passato di queste terre incolte fangose e gelide che al tempo degli Tzar rappresentavano un'incognita, che ora percorriamo seduti sulle nostre vetture. Il progresso ha raggiunto anche la Siberia.

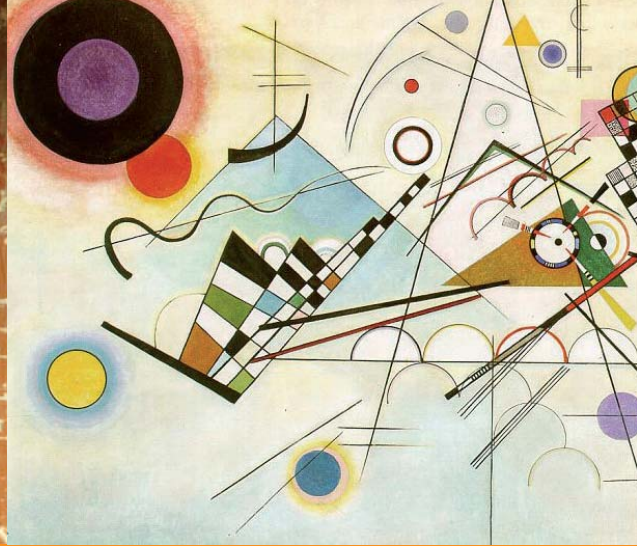


L'Uomo dei Grandi Viaggi

“Trekking International” nasce nel 1967 dalla passione dominante del suo fondatore Beppe Tenti e subito si afferma nel difficile settore del viaggio-avventura.

Dai ghiacci del Canada alle vette andine, dalle steppe asiatiche ai misteriosi regni himalayani, le spedizioni di Trekking International hanno portato migliaia di appassionati alla scoperta

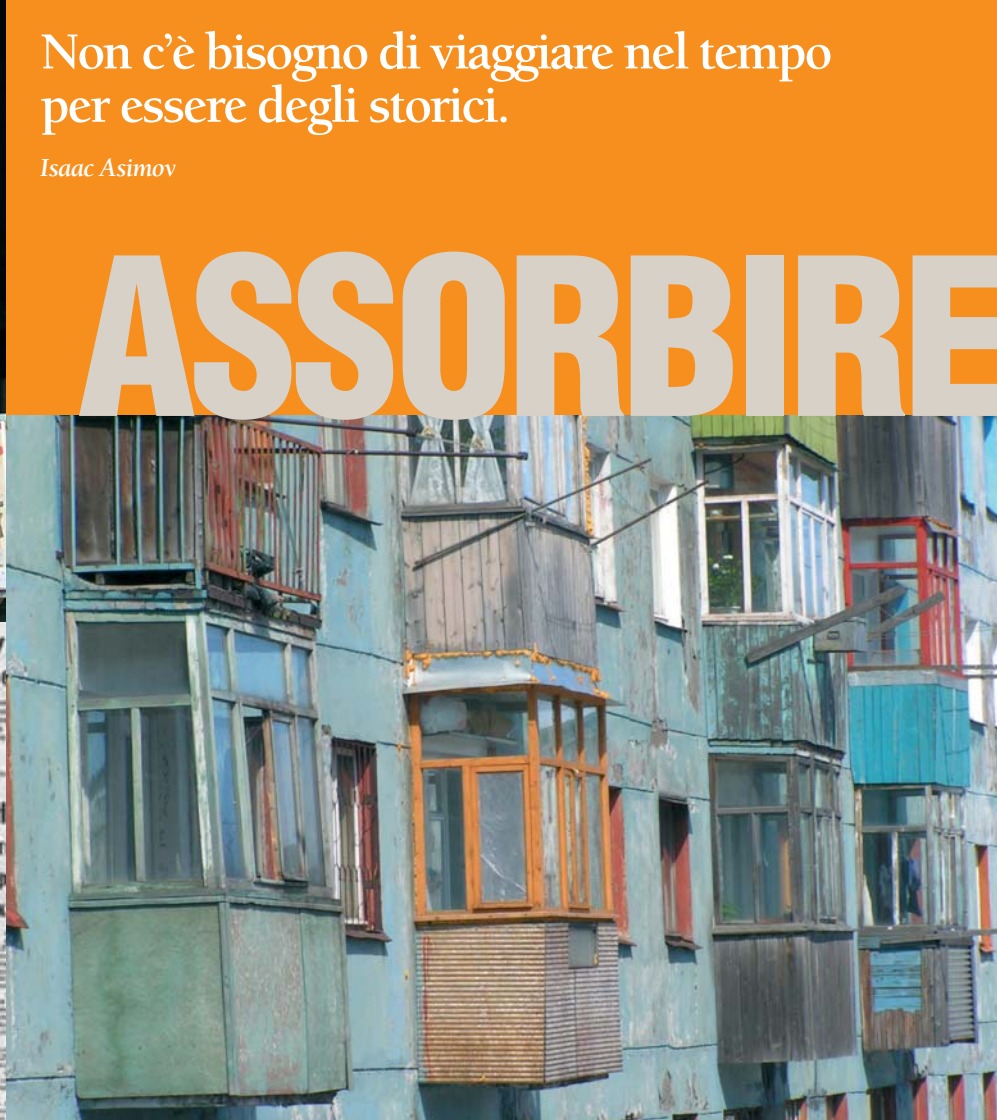
degli angoli più remoti della Terra. A partire dagli anni Ottanta Beppe Tenti organizza anche eventi speciali, con l'ideazione e la realizzazione di imprese di grandissimo rilievo. Tra queste, le salite di Reinhold Messner ai 14 “ottomila” himalayani; la Marco Polo Expedition, da Venezia a Pechino sulle orme del viaggiatore veneziano con tre Fiat Panda e un mezzo Iveco; la riedizione del Raid Pechino-Parigi del 1907, riproposta a ottant'anni di distanza con la stessa Itala che vinse l'edizione d'inizio secolo (con la stessa vettura è stata appena terminata la rievocazione del centenario). Infine Overland, che dal 1995 ad oggi ha collezionato sei spedizioni attraverso quattro continenti.



Non c'è bisogno di viaggiare nel tempo per essere degli storici.

Isaac Asimov

ASSORBIRE





Affascinante, emergente, esigente, che dà dipendenza: 4 espressioni per definire oggi la terra degli Zar. Le ha scelte, e il perché lo capiremo leggendo, il General Manager TNT, in Russia da quasi quindici anni

Harro van Graafeiland, dall'

Forward dedica il suo secondo numero alla Russia, sottolineando così l'interesse commerciale e industriale del nostro Paese verso questa grande realtà. Ma, con l'umiltà necessaria di quando ci si avventura in un luogo comunque poco conosciuto, abbiamo ritenuto opportuno rivolgerci a una fonte locale. Ecco dunque lo schietto botta e risposta con Harro van Graafeiland, *General Manager* olandese (una sottolineatura che vi sarà chiara strada facendo) di TNT Express Russia.

È un interesse a suo avviso motivato?

Sono assolutamente convinto di sì. L'Italia è un *partner* molto importante per la Russia e lo denota la grande presenza di italiani e aziende italiane in questo Paese. Il Made

in Italy ha molto successo e sia le grandi case di moda, sia i produttori di automobili di lusso o di cibo sono molto visibili. Vicino a Mosca, ad esempio, c'è un centro commerciale chiamato "Barvikha Luxury village" dove la *crème* dei vostri stilisti e dei vostri produttori di automobili dispone di *store* dedicati. Anche un italiano rimarrebbe impressionato da questo luogo: dopo esserti comprato un nuovo completo di Armani e una borsa di Versace per tua moglie, puoi tornare a casa sulla tua nuova Lamborghini. Mia moglie, naturalmente, adora andarci il più spesso possibile e, come si può immaginare, io ogni settimana devo trovare una nuova scusa per evitare questo viaggio! Più seriamente, da cittadino olandese vi dico che potete andare fieri di quanto le vostre aziende stanno realizzando in Russia.





Olanda con amore

La nostra visione della Russia è quella di un Paese in profonda trasformazione. È una visione corretta?

Direi sì e no allo stesso tempo. La trasformazione principale, e anche la più impattante, è avvenuta quando l'Unione Sovietica si è disintegrata e il comunismo come sistema è crollato. Ma questa ormai è storia. Sotto la guida di Yeltsin sono stati fatti importanti passi avanti verso la libertà, l'economia di mercato e un sistema democratico, ma per la maggior parte delle persone questo ha rappresentato più che altro un periodo di *caos* derivante dalla mancanza di regole. In quel periodo, un gruppo ristretto di persone ha gettato le basi per la costruzione di enormi ricchezze facendo leva su accessi diretti a risorse o informazioni.

Con l'era di Putin stiamo assistendo al ritorno a un sistema sovente definito come "democrazia gestita". Credo che la maggior parte degli uomini d'affari sarebbe d'accordo con me nel dire che la stabilità che ha apportato è stata e continua a essere un *driver* di sviluppo determinante in tutti gli ambiti, non ultimo nello sviluppo del *business* per molte aziende, così come la stessa TNT Russia può testimoniare. Complessivamente, la mia impressione è che il Paese, grazie alla sua nuova identità ritrovata, sia tornato alla ribalta mondiale e che anche i presupposti di *business* siano decisamente incoraggianti, una volta superati alcuni ostacoli legati al passato.

È possibile paragonare la Russia attuale a qualche altro Paese?

Per molti aspetti sarei d'accordo nel dire che tutti i Paesi che un tempo sono stati sotto un regime di tipo comunista, siano tra loro paragonabili. Non mi piace definire differente la Russia o il nostro *business* in Russia, perché le linee guida sono le stesse ovunque. Gli elementi che differenziano questo Paese sono le sue risorse naturali, la dimensione (è suddiviso in 11 *time zone*), e le sue persone, dotate di grande talento. Ovviamente la Russia possiede anche un ricco patrimonio culturale e una storia molto antica, e in questo ambito i legami con l'Italia sono sempre stati forti. Già centinaia di anni fa alcuni magnifici edifici russi sono stati progettati e costruiti grazie all'aiuto di italiani. Senza contare che molti turisti italiani visitano ogni anno la Russia.

Le dimensioni sono certamente l'elemento caratterizzante di ogni attività a caratura nazionale. La struttura TNT è sufficientemente capillare, a suo avviso?

Attualmente la nostra copertura non raggiunge il cento per

“La trasformazione principale è avvenuta quando l'Unione Sovietica si è disintegrata e il comunismo come sistema è crollato. Oggi, i presupposti di *business* sono decisamente incoraggianti, a patto di superare alcuni ostacoli legati al passato”.





cento del territorio. Ma non sarebbe possibile il contrario: come spiegavo, il Paese è enorme e le infrastrutture non sono ancora adeguate. Strutturiamo la nostra presenza nelle diverse aree della Russia, correlandola con lo sviluppo dei volumi trasportati: per questo motivo, in zone meno sviluppate economicamente, non è ancora necessario disporre di strutture operative gestite direttamente. La strategia di TNT consiste nell'aprire filiali laddove in una determinata zona esistano volumi di scambi adeguati. Niente di nuovo sotto il sole: anni fa anche in Italia TNT costruì il suo *business* in maniera simile.

TNT deve analizzare fino in fondo la realtà di un Paese per creare strutture efficienti. Può dirci quali sono gli elementi che caratterizzano l'attività e la struttura operativa TNT in Russia?

Il *business* di TNT Russia è essenzialmente "express", nel senso che per la maggior parte ci occupiamo di documenti e piccoli pacchi. Questo anche perché, più in generale, la Russia non esporta tipologie di prodotti adatti a un *express courier*. In questi ultimi anni abbiamo assistito a una crescita considerevole del nostro *business* domestico, e credo che il nostro punto di forza sia stato proprio quello di rimanere focalizzati su ciò che sappiamo fare meglio e, passo dopo passo, incrementare la nostra presenza. D'altra parte, abbiamo incontrato qualche difficoltà nel risolvere i problemi legati allo spazio dedicato alle attività operative: in questo senso la situazione qui è estremamente complessa. Un'altra peculiarità russa riguarda la complessità delle procedure doganali: è un

problema che i colleghi TNT di tutto il mondo conoscono bene, ed è il motivo per cui il nostro ufficio dedicato alle attività di sdoganamento è molto più strutturato rispetto alle altre *Business Unit*. A oggi siamo in grado di effettuare gli sdoganamenti a Mosca, San Pietroburgo e Ekaterinburg, mentre per quanto riguarda il resto della Russia, le spedizioni internazionali riguardano esclusivamente i documenti, proprio per la complessità dei processi burocratici e per il numero di persone di *staff* necessarie a espletarli. A parte questi aspetti, la nostra organizzazione in Russia è assolutamente uniforme agli *standard* internazionali TNT.

Quali sono le difficoltà quotidiane principali?

Come spesso ripeto, noi non abbiamo problemi nella commercializzazione dei nostri servizi. Le nostre attività sono focalizzate sul miglioramento continuo e questo, specie a livello organizzativo, richiede un impegno molto intenso. Oltre alle già citate operazioni di sdoganamento, che comportano una grande mole di lavoro manuale e generano enormi volumi di pratiche cartacee, un'altra difficoltà può essere rappresentata dalle risorse umane, nel senso che la vertiginosa espansione del mercato del lavoro e del mercato immobiliare genera un elevato *turnover*, che tra i nostri dipendenti incide dal 5 al 10 per cento. Nonostante questo, cresciamo di anno in anno in termini di fatturato e attualmente disponiamo di 10 filiali, numero che contiamo di raddoppiare entro la fine del 2008. Infine, contrariamente a quanto pensano molti stranieri, criminalità e sicurezza non rappresentano un particolare problema.



Gli imprenditori russi comprendono l'utilità del servizio che offrite?

Sì. Mi ricordo che anni fa la nostra attività era principalmente incentrata su servizi e aziende internazionali. Adesso, però, i clienti domestici sono diventati molti e il nostro *business* interno è cresciuto considerevolmente, superando il *business* internazionale in termini di volume di consegne. La miglior riprova dell'efficacia del nostro lavoro, oltre che dall'aumento dei volumi di spedizioni, ci viene dalle molte lettere di clienti che ringraziano TNT o qualche dipendente in particolare per l'aiuto ricevuto.

Quali sono i numeri chiave e le prospettive di crescita?

Attualmente cresciamo ogni anno di circa il 30 per cento e il nostro obiettivo è di mantenere questa rapidità di sviluppo il più a lungo possibile e di incrementare il numero dei nostri dipendenti, che attualmente si attesta sulle 700 unità.

Come sono i flussi di traffico tra Russia e Italia, in quantità e qualità?

Nell'attuale *quarter* abbiamo effettuato circa 6.000 spedizioni. I tempi di transito *standard* per l'Italia sono di 1 gior-

no per le principali destinazioni via *air* e di 5 per quelle via *road*. Dall'Italia, invece, i tempi di transito sono rispettivamente di 2 e 5 giorni. Circa il 10 per cento del traffico tra Russia e Italia viaggia su strada, il restante 90 via *air*. Questa porzione di traffico rappresenta circa il 4 per cento dei nostri volumi internazionali: le altre principali destinazioni di partenza e di arrivo sono UK, Benelux, Francia e Cina.

La Russia corrisponde alla lettera "R" dell'acronimo BRIC Countries. Ritiene attendibile la previsione della Goldman Sachs che la vuole tra le 4 economie dominanti nel mondo entro il 2050?

Direi di sì, grazie alle risorse di cui dispone. Bisogna tenere presente che molti territori in Russia non sono stati ancora sufficientemente studiati o le loro potenzialità non del tutto sviluppate, per questo sono convinto che ci siano ancora enormi risorse nascoste. Considerando la crescita dell'economia mondiale e lo sviluppo di Paesi sprovvisti di tali risorse, penso che la Russia abbia un futuro assolutamente positivo.

È corretto affermare, a beneficio dei nostri lettori, che in Russia ci sono ancora opportunità da cogliere dal punto di vista commerciale e industriale? Oppure è meglio puntare sul terziario?

Sì, penso che sia corretto. La Russia è solo all'inizio del suo processo di espansione e, Mosca a parte, specialmente in tutte le altre città vi sono ancora enormi opportunità da cogliere. Naturalmente, come sempre, insieme alle opportunità, vi sono anche dei problemi: questo vale sia per il settore dei servizi, che per tutti gli altri settori. Per fare un esempio, a Mosca abbiamo adesso centinaia di ristoranti, la maggior parte dei quali sovraffollati, mentre altrove la scelta è molto inferiore, così come l'affollamento. Questo, naturalmente, ha a che fare con la quantità di reddito a disposizione in queste aree: nel tempo però, questo reddito aumenterà, così come le opportunità, perché il *business* potenziale si trova proprio lì.

Parliamo della sua esperienza. La Russia rappresenta un banco di prova impegnativo?

Per quanto mi riguarda, oramai non più. Vivo qui da 14 anni e posso dire di trovarmi veramente a mio agio: in questo Paese, per fare bene occorre essere flessibili, usare il buon senso e fare pieno affidamento sulle risorse a disposizione. Ma questo credo valga anche altrove.

Potrebbe descriverci questo Paese usando almeno tre aggettivi?

Facciamo quattro: affascinante, emergente, esigente e... che dà dipendenza!





Sovietica. Ad oggi, la presenza di Iveco si fa sempre più solida e importante, con una rete di *dealership* e *service* autorizzati che copre gran parte del territorio della Federazione Russa, e con due importanti *joint venture*: la prima, Iveco-Uralaz, specializzata nella produzione di veicoli artici, realizzati a partire da una piattaforma Iveco Trakker Ckd, sulla quale la JV apporta opportune modifiche al fine di rendere i già apprezzati veicoli da cava e cantiere Iveco idonei a utilizzi estremamente gravosi in climi artici; la seconda, Saveco, di più recente costituzione, inizierà la produzione di Daily a partire da gennaio 2008, per arrivare a una capacità produttiva installata nel 2011 di 25.000 veicoli per anno.

L'ultima notizia (28 giugno) riguarda la realizzazione di una *joint venture* con il gruppo industriale Samotlor-NN,

Ciò che dobbiamo imparare a fare,
lo impariamo facendolo.

Aristotele

ESPERIENZA

Un pezzo d'Italia

Togliattigrad, addirittura una città a celebrare l'intimo legame metalmeccanico tra l'industria italiana e l'Unione Sovietica prima e la Russia oggi. Un legame che cresce e si rafforza grazie a una delle più internazionali tra le nostre aziende, l'Iveco, che in Russia vanta legami stretti e forti, per di più in continua evoluzione. Scopriamo la natura di questa evoluzione con Graham Donald, rappresentante Iveco in Russia.

Il Gruppo Fiat, soprattutto grazie a Iveco, ha stabilito da tempo una significativa testa di ponte in Russia. Quali sono i siti e le attività più importanti?

Iveco ha una storica presenza in Russia, avendo instaurato rapporti commerciali con il Paese fin dai tempi dell'Unione

controllata al 51% da Iveco, per la produzione in Russia del Daily. Può darci un'idea dell'importanza dell'accordo? L'accordo è importante sotto molti punti di vista. Il primo, il più immediato, è quello industriale e produttivo, in quanto la JV consentirà a Iveco di disporre di un importante sito produttivo per la realizzazione in Russia di veicoli Daily, indubbiamente uno dei più apprezzati mezzi di gamma leggera presenti sul mercato, per poter soddisfare la crescente richiesta di veicoli con un alto contenuto di tecnologia, sicurezza e produttività. Ma la JV riveste grande importanza anche sotto l'aspetto strategico, in quanto conferma la volontà di Iveco di essere presente da protagonista sul mercato russo, un mercato che sta conoscendo crescita nel settore dei veicoli commer-

Un mercato ad altissimo potenziale. Tre joint venture e una serie di investimenti danno la misura di quanto Iveco ci creda.

E Graham Donald, rappresentante Iveco in Russia, spiega perché

ciali a due cifre, e che ad oggi rappresenta uno dei mercati a più alto potenziale a livello mondiale.

L'accordo con Samotlor prevede la produzione locale di furgoni tipo Daily in particolare nella versione per il trasporto merci, minibus e ambulanze. La *joint venture* soddisferà la richiesta di veicoli per trasporto non solo di beni, ma anche di persone, come piccoli autobus e minibus per gli spostamenti all'interno delle città. La produzione inizierà a gennaio del 2008, e la capacità per il primo anno sarà di 3.000 unità che saranno commercializzate, con il marchio Iveco, in Russia e in altri Paesi limitrofi attraverso le reti commerciali di Iveco e Samotlor.

Questa *partnership* con uno dei maggiori carrozzieri russi contempla la progressiva localizzazione di attività industriali nell'area di Nizhny Novgorod che condurrà, nel medio termine, a una capacità produttiva installata di 25 mila unità annue del Daily, veicolo fino a 6,5 tonnellate di peso totale. È previsto un investimento complessivo di circa 50 milioni di euro, finanziati dagli azionisti secondo la composizione della nuova *joint venture*.

È d'accordo con la *vision* della Russia quale crogiolo di risorse, forze e tensioni in continua trasformazione?

La Russia di oggi è una Russia che sta riconquistando una

bagaglio di luoghi comuni e pregiudizi che spesso ostacolano e rendono difficile a un *manager* straniero integrarsi in una nuova realtà.

Chi sono i suoi interlocutori? Imprenditori? Burocrati? Politici?

Ad oggi, nel nostro settore, le relazioni commerciali in Russia sono assolutamente *business oriented*, e i nostri interlocutori sono imprenditori. Nel Paese si ha oggi una vera economia di mercato, e la burocrazia non è certo più invadente e invasiva che in altri Paesi dell'Unione europea.

Ogni Paese ha le sue regole commerciali non scritte: cosa prescrive l'arte degli affari in Russia? Quali accorgimenti non bisogna dimenticare davanti agli interlocutori?

I russi sono per certi versi simili a noi italiani; i *meeting* iniziano con grandi delegazioni dove si mantiene un'assoluta distanza e distacco, e dopo uno o due incontri positivi si instaura un clima di fiducia e confidenza che può sfociare in piacevoli serate al ristorante dove si finalizzano gli ultimi dettagli della transazione. La relazione personale con il *partner* commerciale pertanto diventa cruciale, e un rapporto di fiducia e stima può gettare le basi per relazioni commerciali che possono andare avanti per anni.

oltre gli Urali

propria identità e un proprio ruolo. Tale processo parte dall'interno, dal profondo della società civile, dalla gente comune, che sta ritrovando e riscoprendo l'orgoglio e la volontà di costruire una nazione forte. Tale movimento sta portando a una crescita economica, a una stabilità di governo e di sicurezza sociale mai sperimentate prima. Tutto ciò si traduce per un'azienda come Iveco in un crescente senso di fiducia per il futuro, che porta a deliberare ogni giorno la decisione di nuove iniziative e investimenti.

Ricorda i suoi primi passi, e gli eventuali ostacoli, nella Terra degli Zar?

L'impatto con la Russia è stato abbastanza facile. Devo riconoscere che un po' tutti noi arriviamo in Russia con un

Al RAI di Amsterdam è stato presentato il prototipo del primo EuroCargo Ibrido sviluppato dagli ingegneri Iveco, che si sono avvalsi dell'esperienza sul campo di TNT. Un veicolo che avrà mercato anche in Russia? In altre parole: qual è la sensibilità locale riguardo la tutela ambientale e la riduzione delle emissioni?

In Russia la sensibilità per le questioni ambientali sta crescendo a un ritmo elevato, come stanno crescendo l'economia e la società civile. Già oggi in Russia è in vigore la normativa Euro 3, e stiamo finalizzando proprio in questi giorni la fornitura dei primi 18 veicoli Daily CNG (compressed natural gas) al comune di Mosca, che sta implementando un progetto per chiudere l'accesso al centro cittadino ai veicoli commerciali più inquinanti.

Spedizione in Kamchatka, viaggio ai confini del mondo e di sè stessi, alla scoperta di un universo intatto ed estremo, metafora dei nostri sentimenti più profondi. La traccia visibile del sentiero del cambiamento

di Carla Milone



La vita è altrove

Ero cresciuta con l'idea inconscia dell'altrove, e con un irrefrenabile desiderio: quello di volare ai confini del mondo. Ma quale veramente poteva dirsi il confine del mondo? All'inizio era lo spazio oltre il mio giardino, nel tempo ha preso la forma delle coste lusitane affacciate sul grande Oceano, poi quello della vetta di una montagna, poi dei margini più lontani dei continenti: l'Europa, le Americhe, l'immensa Africa...

E nell'ansia di spostare il limite di qualche grado di latitudine o di longitudine oltre il vecchio traguardo, trovo sempre un oceano, un mare grande e nero che divide e unisce, un limite ultimo.

Poi ho voluto andare ancora più lontano, per seguire sentieri tracciati nel nulla, ascoltare la voce del vento, i rari racconti di genti dimenticate.

Vi parlerò di questo viaggio verso luoghi ultimi e remoti, quasi sempre esclusi dalle carte geografiche, rimossi dalla

coscienza, sconosciuti ai più, naufragati ai margini della storia. Vi porto in Kamchatka.

Estate 2007. I paesaggi scorrono a ottomila metri sotto di me, infinite superfici di deserti sabbiosi e immobili, vuote di cose, dense di storia: penso agli eserciti di Alessandro, alle orde mongole, al tessuto di vie carovaniere che intrecciava i destini delle civiltà dell'Oriente con quelle dell'Occidente, penso a Venezia e al Catai, ai mondi frantumati e sfuggenti delle mille città dell'Asia, alle storie dannate di popoli dimenticati e discriminati, alle piazze delle rivoluzioni, alle antiche ambizioni, alle recenti follie. Giungo infine a Petropavlosk Khamchatskiy, capoluogo della regione della Kamchatka, a oriente dell'oriente siberiano. Undici fusi orari mi dividono dall'Italia, un abisso spaziotemporale che marca le differenze e mi fa pensare che quanto sto vedendo - una città che pare ancora nostalgicamente sovietica, una baia spettacolare che la protegge dalle



Non ci sono paesaggi da scoprire dall'alto delle montagne, quando non si è saliti lungo i loro fianchi, perché questi paesaggi non sono affatto uno spettacolo ma soprattutto una conquista.

tempeste e dalle minacce degli tsunami - sia irreali, costruita ma non definitiva, vera ma pericolante sui confini della *post-glasnost*, del post-industriale... Ho bisogno di riposo, domani inizia la mia vera avventura, la scoperta di questo nuovo, antico mondo.

Ed è con una spettacolare giornata di sole che scopro di essere in un posto meraviglioso. L'idea di sorvolare la Riserva Kronotsky con le sue decine di geysir, i vulcani attivi ed estinti, i fiumi, le vallate, mi galvanizza. L'elicottero si inclina sino ai margini delle caldere, si abbassa quasi a sfiorare le distese della taiga, cabra per riportarsi in quota e permetterci di abbracciare ancora una volta con lo sguardo i panorami magnifici di questa riserva naturale protetta dall'UNESCO: un'esperienza indimenticabile. Ed è solo

l'inizio. La vera immersione nella natura della Kamchatka avviene nei giorni seguenti, quando ritrovo il contatto con la terra. Questa volta sono i mezzi speciali - una sorta di tundra *buggy* con ruote destinate a mordere il terreno senza danneggiarne la superficie - che ci portano alla scoperta delle vallate verdissime, sino ai laghi Kozyrevskoye, per posare il campo ai margini di una foresta. Formidabile viaggio, questo, che fa provare emozioni da pionieri: attorno al fuoco, nelle serate tiepide - malgrado la latitudine artica - a raccontarsi storie e guardare le stelle. E le giornate scorrono, troppo veloci, tra foreste pietrificate e paesaggi lunari, facendo *rafting* lungo i fiumi, camminando per raggiungere la sommità dei vulcani più belli, per godere dei paesaggi



E mi sorprendo a sorprendermi della natura e dei luoghi come se aprissi gli occhi per la prima volta in questo preciso istante, sopraffatta da una pienezza e da una pace che non hanno eguali.

incantevoli. E proprio camminando penso alle parole di Antoine de Saint Exupéry: “non ci sono paesaggi da scoprire dall’alto delle montagne, quando non si è saliti lungo i loro fianchi, perché questi paesaggi non sono affatto uno spettacolo ma soprattutto una conquista”.

Da lassù, dal Vulcano Tolbachik, il paesaggio è una conquista, ed è veramente magnifico. E mi sorprendo a sorprendermi della natura e dei luoghi come se aprissi gli occhi per la prima volta in quel preciso istante, sopraffatta da una pienezza e da una pace che non hanno eguali. Il cielo a tratti grigio, a tratti squarciato d’azzurro, ha una densità speciale, la luce si propaga in modo particolare. L’immensa, soffice superficie estiva della tundra artica e della taiga siberiana accoglie orsi bruni, renne e salmoni. Tutto sembra fatto per me, in quel momento, in quel luogo.

Una superficie pari a quella del Giappone, con soli 460.000 abitanti, perlopiù concentrati a Petropavlosk, la Kamchatka, lontanissima dal potere centrale e assai prossima invece alle coste degli Stati Uniti, ha rivestito durante la Guerra Fredda un’importanza strategica eccezionale. Le postazioni *radar* erano ovunque, così come quelle aeronautiche e missilistiche e la base segreta di Rybachy, nella Baia di Avacha, nascondeva la flotta sottomarina nucleare pronta a rispondere a un eventuale attacco americano. Dopo il collasso dell’Unione Sovietica, la Kamchatka si è trovata a ge-

stire un proprio fragile equilibrio, minacciata dalla presenza inquietante dei relitti nucleari in acque troppo vicine e persino dall’aggressività di mercati stranieri avidi di legname. Nel 1996 la World Heritage List dell’UNESCO ha incluso gran parte del territorio della Penisola, preservando così l’eccezionale unicità geologica dell’ambiente.

Ma non voglio pensare troppo, troppo indagare e chiedermi il perché di troppe cose. Sono qui per avvicinare luoghi e conoscere persone, parlare con i rari nomadi Even allevatori di renne, voglio cavalcare con gli Itelmen, andare a pesca con i Koryak... Ritrovarmi in luoghi primordiali dove l’uomo ha stretto un patto di alleanza con la natura e, di questo equilibrio, intermediario è lo sciamano. È una terra dura, la Siberia, solo lo sciamano può garantire la giusta connessione tra l’uomo e l’ambiente, il cielo e la terra: re-





cupera le relazioni con gli Spiriti dei luoghi, eleva altari, guarisce e conosce, viaggia in stato di trance, sa.

In questo ambiente fenomenale, intatto ed estremo, dove non ci sono ferrovie e le strade sono poche ed effimere, inghiottite dal gelo degli interminabili inverni, dove mi pare che nulla sia mutato dal momento della Creazione del mondo, ho raggiunto momenti di perfetta connessione tra me e la natura, di perfetto allineamento, ho dimenticato il mondo globale, le sue nevrosi, le bulimie del suo *multitasking* allucinato: in una parola, mi sono ritrovata.

Non fosse per quel senso improprio e corrivo che sa di *new age*, vorrei definire ecospiritualità ciò che si incontra quaggiù, ai margini del mondo. Qui, lontano da tutto, si capiscono molte cose. Cercavo un luogo ultimo, ho trovato un

luogo primo. E così placò l'ansia della ricerca del confine, che con il tempo è diventata sempre più una sfida della mente. Sono arrivata al cuore del mondo, e qui vorrei fermarmi, non tanto perché amo il fiume e il vulcano, ma perché qui ho colto in un attimo l'essenza del mondo.

Mi sono identificata con esso in un momento esaltante e magico. Ho cercato i margini del mondo. Mi sono accorta che quella periferia era il centro dell'universo, che quello straniamento era il segno di una totale coesione armonica tra me e la natura. Imparo che la natura merita ancora più attenzione, per preservarla dalle minacce di un futuro sciagurato.

Tornerò in Europa, certo, ma cambiata. Mi dico che occorrono concentrazione e amore, per capire sino in fondo il cuore del mondo.

La spedizione in Kamchatka, della durata di 17 giorni, è stata organizzata da:

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

L'Espace Louis Vuitton dedica una mostra alla città più enigmatica dell'Europa dell'Est. Per tre settimane sette degli undici artisti chiamati a interpretare la città hanno realizzato opere ad hoc in uno dei luoghi del lusso per eccellenza

Moscopolis: polis in motion

Photo Mazen Saggar
Per gentile
concessione
di Louis Vuitton
Images

Megalopoli in continuo e rapido mutamento, con un forte anelito verso l'occidentalizzazione della sua struttura architettonica e dei suoi costumi, Mosca è il paradiso dei nuovi ricchi ma è e rimane profondamente russa nell'anima. Una città legata a doppio filo con il suo popolo e le sue sorti, fiera e altera, che ha attraversato periodi di grandezza alternati a grandi deca-

denze; distrutta e ricostruita diverse volte, proprio come una fenice rinasce sempre dalle sue ceneri.

In quest'ottica, l'Espace Louis Vuitton ha voluto dedicarle una mostra, aperta fino al 31 dicembre, all'ultimo piano di un palazzo in stile Déco nell'ottavo *arrondissement* dietro les Champs Elysées, in cui sette degli undici artisti convocati hanno creato appositamente la loro visione di città pul-

Alexander Brodsky "Grey Matter" 2007

Cinquantaduenne, tra gli artisti presenti certamente il più conosciuto e rinomato, architetto come il padre, Brodsky occupa uno spazio a sé nel mondo dell'arte moscovita. Poiché durante gli anni sovietici gli è vietato costruire, Brodsky si inserisce nella categoria dei "paper architects", architetti che non possono operare se non sulla carta e che ottengono una buona reputazione vincendo premi con progetti-utopia nelle competizioni internazionali di architettura. Le sue installazioni artistiche hanno più a che fare con una visione poetica della città, che non con una ispirazione politica. Nell'opera esposta, "Grey Matter", Brodsky mette in mostra oggetti appartenenti all'uso quotidiano su un grande tavolo, rimandando a una città fantasma: la città della sua infanzia sovietica.



Oleg Kulik "Yurta" 2007

Discusso e discutibile, considerato il nume tutelare degli altri artisti, è sicuramente il personaggio più trasgressivo tra gli autori interpellati. A Zurigo, nel 1995, terrorizza i visitatori di una mostra internazionale di arte contemporanea trasformandosi in cane feroce, dando così inizio a un nuovo corso dell'arte russa. Nel giugno 2007, la retrospettiva che gli viene dedicata dal Central House of Artists ripercorre una carriera in cui con *performance*, video, sculture e foto, tra il giocoso e lo spettacolare, Kulik indaga sulla relazione tra uomo e animale, cultura e natura, arte e vita, vivi e morti. Questo percorso, che lo ha sempre caratterizzato, lo porta fino in Mongolia da dove torna con una yurta, in esposizione durante la mostra.



lulante di fermenti artistici nuovi. Il legame che porta Louis Vuitton a Mosca ha, infatti, radici lontane: per lunghi anni la famiglia Imperiale e la Corte dello Zar Nicola II sono state tra i clienti più fedeli della Maison. Ma i tempi, si sa, cambiano, e oggi i maggiori clienti rimangono sempre i russi, meno nobili ma spesso altrettanto ricchi. Così, come omaggio al passato, per tre settimane prima dell'apertura i giovani autori hanno operato dentro la sede della mostra stessa, il loro "atelier di lusso". Tutti nati a Mosca o comunque nelle ex Repubbliche sovietiche, gli undici artisti hanno una relazione particolare con questa città: la vivono, la trasformano, la studiano e la sognano. È un ritratto contemporaneo e in divenire della Mosca-polis che ci offrono. A volte una visione provocatoria o satirica, altre fascinosamente onirica. Questa nuova generazione di artisti si sta facendo strada tra le macerie dell'arte ac-

cademica, d'avanguardia e concettuale. Non più relegati nel ruolo di artisti "per pochi eletti", questi giovani hanno trovato nelle iniziative private e nella caparbia di critici e di collezionisti lo stimolo per emergere con un percorso tutto loro: il percorso russo, una continua ricerca non esente dalla *nostalgia*. Così, dopo un'importante collettiva nel centro di Winzavod ideata da Oleg Kulik, tutte le gallerie più importanti si trovano lì, ma questa è già un'altra storia...

In un attimo tutte le possibili domande spariranno, proprio perché riceveranno le possibili risposte. Allora si costruirà il palazzo di cristallo.

Fëdor Dostoevskij da "Memorie dal Sottosuolo"

IN DIVENIRE



Valéry Koshlyakov "Projet inachevé" Bitume sur plastique 2007 - "Le mausolée" 2007

Nato nella provincia di Rostov, in profonda Russia, dopo studi di preparazione accademica Koshlyakov si trasferisce a Mosca, con il desiderio di un'arte più estetica in opposizione ai circoli concettuali moscoviti. Ma sono gli elementi "poveri" che gli daranno il modo di esprimere la sua vera arte: scatole di cartone, nastri, bitumi. Questi materiali faranno in modo che Koshlyakov possa creare installazioni a tre dimensioni: monumenti ideali e idealizzati dal tempo e dalla memoria, come la *polis* ideale, in perenne mutamento e movimento, in cui nulla è finito e in cui si possono vedere la Roma antica, la Parigi effimera visione turistica e la Mosca forte sovietica.



Kirill Chelushkin "Distorsion" 2007

Grande ammiratore di Koshlyakov, e suo emulo, moscovita del 1968, Kirill Chelushkin lascia gli studi accademici per dedicarsi all'arte figurativa e al *visual*. Tema fondamentale è la relazione tra l'arte del passato e la rappresentazione del presente. Nel 2000, dopo oltre un decennio passato a disegnare architetture industriali utilizzando graffite su plastica, vira definitivamente verso il realismo. Così, i suoi grandi disegni ci rivelano una Mosca oscura, da porto delle nebbie, in cui le persone sono corpi avviluppati, tatuati con immagini iconiche della storia dell'arte.



Pavel Pepperstein "Russia" le projet pour une nouvelle capitale 2007

Classe 1966, è il più giovane rappresentante del movimento concettuale moscovita, cresciuto tra artisti e intellettuali moscoviti. È considerato il figlio spirituale di Ilya Kabakov. Nel 1987 fonda il gruppo "Hermeneutic Medical Inspection" con lo scopo di destrutturare l'arte e il suo linguaggio, traendo ispirazione dal Dadaismo ma inserendo aspetti nuovi come i riferimenti mistici e psichedelici. Lontano dalla Mosca delle trasformazioni subitane, molto spesso Pepperstein si rifugia in Crimea dove si dedica alle sue passioni: la scrittura di *thriller* fantasiosi, l'acquerello, i graffiti. I suoi disegni sono pervasi da una lievità e una naturalezza infantili, spesso accompagnati da scritti che parlano di poesia, di sogno, di allucinazione.



Oleg Chernysheva "On Duty" 2007

Nata a Mosca, è una delle poche artiste interessate alle tematiche sociali, forse per il suo essere cittadina della mega-polis. Con occhio attento e vigile, ma allo stesso tempo tenero e indulgente, osserva le figure che popolano le strade della capitale cogliendo, senza doppi sensi, le difficoltà che vivono i suoi concittadini nell'adattarsi a una città che muta in un batter d'ali, ma che in fondo rimane perennemente e comunque ancorata ai vecchi *diktat* del passato. "On duty", le fotografie esposte durante la mostra, ne sono l'esempio più lampante: i visi dei sorveglianti della metropolitana sono ancora volti del passato sovietico e sembrano uscire da un romanzo di Dostoevskij, a volte un po' smarriti, a volte un po' disperati nel vedere una frenesia e la realtà di un mondo che si muove in fretta, forse troppo.

Stanislav Shuripa "A4" 2007

Nativo dell'isola di Sakhalin, in Estremo Oriente, e affascinato sin da bambino dai manga giapponesi, totalmente sconosciuti nell'allora Unione Sovietica, dopo gli studi tecnici Shuripa inizia a dipingere paesaggi urbani che hanno come fonte di ispirazione principale Mosca e le mura degli edifici che circondano la città. Dal 2005 si dedica alla sperimentazione della terza dimensione: ripiega, stropicchia centinaia di fogli bianchi A4, per fare poi delle opere d'arte. La fragilità dei fogli e il gioco di luci che creano, evocano una città moderna e asettica in costante ricostruzione. Il 46enne Stanislav Shuripa occupa lo studio di fronte a quello di Kallima, nel Winzavod.



Ksenia Peretruchina “Parade” 2006

Nata, anche lei come Koshlyakov, nella regione di Rostov nel 1972, vive da sempre a Mosca. Dedita alle *performance* e alla *video art*, ha un passato di studentessa di cinema. “Parade” ne è un esempio tra i più moderni nella sua visione del passato. Con emozione, Peretruchina riprende una parata sovietica, memore della non lontana infanzia, organizzata sulla Piazza Rossa. Senza audio e dipinte con colori violenti, le figure, clonate da un documentario del 1937 durante la dittatura di Stalin, si muovono come dei fantasmi che ossessionano i moscoviti quando si affacciano sulla Piazza Rossa. Peretruchina e Chernysheva sono sicuramente le due artiste che portano un po' di umanità, anche se velata da malinconia, all'esposizione parigina.



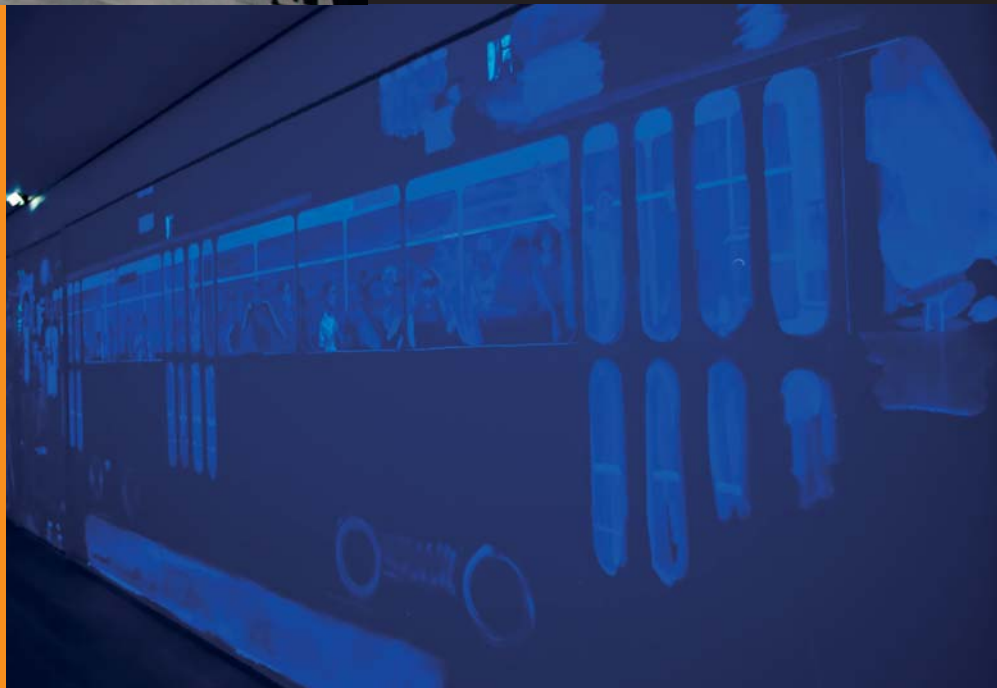
Valery Chtak

“Les Malheurs du Kungfuisse” 2007

Il ventiseienne Chtak, nato nei sobborghi di Mosca, scopre l'arte frequentando l'istituto informale creato dall'artista Avdei Ter-Oganyan per gli amici di suo figlio. Il Radek Group ha avuto origine da lì e basava le sue idee radicali soprattutto sulla filosofia francese. E la France Gallery di Kallima ospita quasi tutte le azioni collettive del gruppo. Chtak prende spunto dalla vita *non-sense* della megalopoli e dai giovani graffitari. Pesantemente influenzato da Jean-Michel Basquiat e Joseph Beuys, crede che la vita dell'artista sia arte essa stessa. La sua installazione, a Moscopolis, è un muro curvo coperto da graffiti in bianco e nero, in cui le frasi che colpiscono sono “Chi sono? Cosa sono?” scritte in molte lingue. Un nichilismo-esistenzialista ancora adolescenziale, a volte infantile, in modo giocoso, come ama spesso ribadire. Ma, vera o falsa che sia la leggenda in cui la vena artistica gli pervase la vita dopo un ricovero presso un istituto di igiene mentale a Mosca, dove fu diagnosticato come paranoico, il mito di Chtak deve ancora iniziare.

Alexei Kallima “Les jeux avec le feu” 2007

Stella nascente della sua generazione, russo ma nato a Grozny, in Cecenia, nel 1969, Kallima decide di diventare artista a nove anni proprio come suo fratello maggiore. Durante la biennale a Mosca nel 2005 presenta un affresco, “Metamorphosis”, in cui mette fianco a fianco un soldato russo e uno ceceno in pieno combattimento, rivalutando così l'eroismo discredito della falce e martello; l'opera gli vale il successo della critica e lo proietta come artista di fama a livello internazionale. Dal 1994, anno in cui lascia la Cecenia e arriva a Mosca, la sua arte è una continua ricerca sulla solitudine dell'uomo, piccolo eroe nella grande immensa città. Fondatore della France Gallery, Kallima ha radunato e influenzato molti giovani artisti del gruppo Radek, come Valery Chtak. Conosciuto per le sue opere immense, Kallima pratica anche *performance*, video e installazioni d'arte, *collage* e sculture.



Fin tanto che il giorno non s'è alzato
con le sue aizzate passioni,
dall'umidità e dalle traversine
la Russia nella memoria ricostruisco.

Dall'umidità - e dalle palafitte,
dall'orfanezza - e dal grigiore.
Fin tanto che il giorno non s'è alzato
e non s'è intromesso il guardiascambi.

La nebbia ancora ci risparmia,
ancora avvoluppato nei teloni
dorme il granito dei carri merci,
non si vede la scacchiera dei campi. . .

Dall'umidità - e dagli stormi. . .
Ancora con notizie un po' pazze
mentre l'acciaio corvino -
ancora Mosca al di là delle traversine!

Così, sotto l'ostinazione degli occhi,
possessione dei più incorporei,
come s'è espansa la Russia -
in tre teli da segnalazione!

E - ancora più larghi li stenderò!
Per invisibili rotaie,
attraverso l'umidità lancerò
vagoni pieni di sinistrati degli incendi.

(. . .)

*12 ottobre 1922
Marina I. Cvetaeva
Traduzione di Pietro A. Zveteremich
I Classici - Universale Economica Feltrinelli*



Alba

[COUNTRY]



sulle rotaie

NETWORK



Alla fiera dell'Est

Nuovi mercati, spazi sconfinati: il presidio della Russia e dell'Europa orientale è diventato un fattore di successo nell'economia "glocalizzata"

Con l'ingresso, il primo gennaio 2007, della Bulgaria e della Romania nell'Unione europea, il baricentro dell'economia continentale si è spostato sempre più verso Est. E non è un caso: molti Paesi dell'ex "blocco sovietico" hanno acquisito con velocità sorprendente confidenza con i fondamenti dell'economia di mercato, fornendo da un lato la possibilità a molte industrie occidentali di attivare insediamenti produttivi in aree dove il costo del lavoro è decisamente più basso, dall'altro di disporre di nuovi mercati un tempo *off-limits*, e in vertiginoso sviluppo. Paesi ricchi di risorse naturali, con un elevato livello medio di istruzione e con una cre-

scente capacità di spesa, in cui aumentano le esportazioni ma anche le importazioni sulla base della domanda della nascente classe media. L'economia cosiddetta "glocalizzata", che estende i prodotti di nicchia e a forte identità

locale su scala globale, trova in queste zone un naturale approdo proprio per il forte incremento dei consumi di beni di lusso, che negli ultimi anni si è verificato, ad esempio, in città come Mosca e San Pietroburgo.

Una giusta economia non dimentica mai che non sempre si può risparmiare: chi vuole risparmiare sempre è perduto, anche moralmente.

Theodor Fontane

ECONOMIA



L'area baltica, inoltre, si è imposta come un importante snodo di traffici, riposizionando la Russia quale *carrefour* principale nelle vie di comunicazione tra Est e Ovest. Le antiche "Vie della Seta" ritornano prepotentemente d'attualità, utilizzando proprio il territorio russo quale corridoio privilegiato per l'Oriente: in questo quadro si inserisce la progressiva eliminazione (entro il 2013) della tassa di sorvolo sulla Siberia per le rotte verso Est.

È un orizzonte che spinge gli operatori mondiali a modificare i loro parametri di scelta, spostando il baricentro geografico degli investimenti in funzione del costante aumento dei volumi di traffico sulle vecchie e sulle nuo-

ve rotte dell'economia globale. Marie-Christine Lombard, numero uno mondiale della Divisione Express di TNT, è fermamente convinta delle grandi opportunità offerte da questo nuovo scenario, e ha guidato l'azienda a effettuare ingenti investimenti nel potenziamento a Est dell'European Road Network di TNT, il più esteso del settore. Con 414 Filiali, 12 centri di smistamento e 4.000 autoveicoli, TNT infatti "unisce" ogni giorno l'Europa, collegando 34 Paesi via *road* in un'ideale skyline che parte a ovest del Marocco (via Gibilterra) per arrivare appunto nell'Est europeo.

In queste regioni il *network* TNT assicura i mi-

gliori collegamenti con il resto del continente e in ogni nazione garantisce una copertura totale del mercato "domestico". Una scelta premiata dai risultati: in queste zone, TNT registra puntualmente crescite annuali a doppia cifra, generando profitti immediatamente reinvestiti in ulteriori potenziamenti della struttura distributiva, con nuovi centri di smistamento e nuove Filiali in continua espansione in realtà come Polonia, Bulgaria, Romania e Russia. Nel più grande dei Paesi dell'Est, un autentico subcontinente attraversato da 11 fasce orarie differenti, TNT è presente dal 1989: entro il 2008 disporrà di 20 Filiali e già oggi collega 5.500 città.

Brasile, Russia, India, Cina: viaggio nei più emergenti tra i mercati emergenti. In uno scenario impensabile fino a vent'anni fa. Con prospettive di crescita che li renderanno dominanti entro il 2050

BRIC countries: chi



Sono trascorsi appena tre anni da quando Jim O'Neill, *global economist* della banca internazionale di investimenti Goldman Sachs, ha ideato e lanciato nell'immaginario economico-finanziario il concetto di "BRIC Countries". Eppure ogni giorno la validità di questa ipotesi, che prevede che Brasile, Russia, India e Cina (le cui iniziali formano appunto l'acronimo "BRIC") da mercati emergenti diventino le economie dominanti nel mondo entro il 2050, assume sempre più consistenza. D'altra parte, si tratta di una previsione che ha basi molto oggettive: le cifre di crescita relative a questi Paesi. E i numeri, si sa, sono spietati: messi insieme, Brasile Russia India e Cina, sia a livello di popolazione (39 per cento del totale del pianeta) che di Prodotto Interno Lordo (15.435 trilioni di dollari), rappresentano la più grande realtà mondiale. In verità, le BRIC Countries non sono un or-

ganismo sovranazionale come, ad esempio, l'Unione Europea, e neppure un'area nella quale siano in vigore particolari accordi commerciali interstatali (come il Mercosur in America del Sud): sono, piuttosto, un indicatore, un *concept* degli scenari economici prossimi venturi. India e Cina per la capacità di produzione di beni e servizi, Brasile e Russia per la dispo-

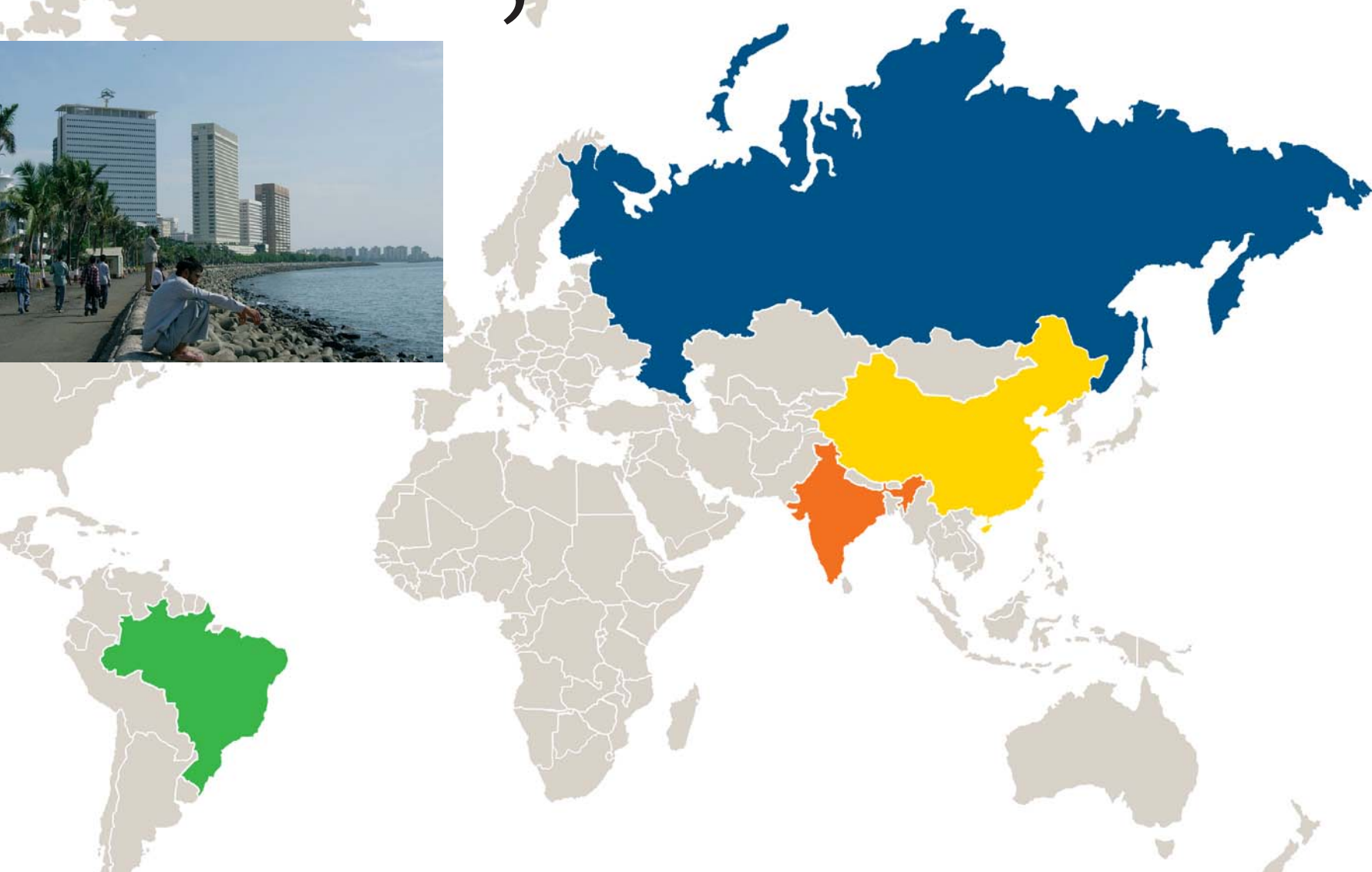
nibilità di materie prime, saranno quindi le economie dominanti del pianeta (e la prima a raggiungere posizioni di vertice sarà la Cina). Naturalmente non è da escludere che, anche politicamente, tra questi Paesi si costituiscono alleanze, probabilmente su singole tematiche volte a creare, per esempio, pressioni sugli accordi commerciali con gli Stati Uniti o a sviluppare possibili cooperazioni per la

Il mondo continua a bussarti alla porta per sapere se hai imparato la lezione.

Jacinto Benavente

CREDERCI

non c'è, non ci sarà




produzione di energia nucleare. E questo non farebbe che accrescere il peso relativo di queste nazioni. Nazioni nelle quali, oltretutto, si sta sviluppando un mercato interno gigantesco, del tutto inedito: si è calcolato che nel 2025 200 milioni di persone in questi Paesi guadagneranno più di 15.000 dollari all'anno. Si creerà, quindi, una domanda non limitata ai beni essenziali e, seppure il livello di reddito nelle altre nazioni più industrializza-

te continuerà parallelamente a crescere, raggiungendo nel 2025 i 35.000 dollari pro-capite, almeno 24 milioni di persone nelle BRIC countries disporranno in quella data di un simile reddito.

Era uno scenario semplicemente impensabile sino a non più di 20 anni fa. Fino a quel momento, non esisteva nemmeno il concetto di "Mercati Emergenti". Ora, queste previsioni sono molto più che probabili: le BRIC

Countries viaggiano al ritmo velocissimo dell'economia globalizzata.

Ecco dunque spiegato, in sintesi, l'acronimo di cui si parlerà sempre più spesso nei prossimi anni. Per aziende che operano a livello globale (ma quale azienda, oggi, può dire di non operare a livello globale?), strutturare una presenza significativa in queste realtà significa assicurarsi i più importanti margini di crescita disponibili a livello planetario, da qui al 2050.



Ovunque si trovi

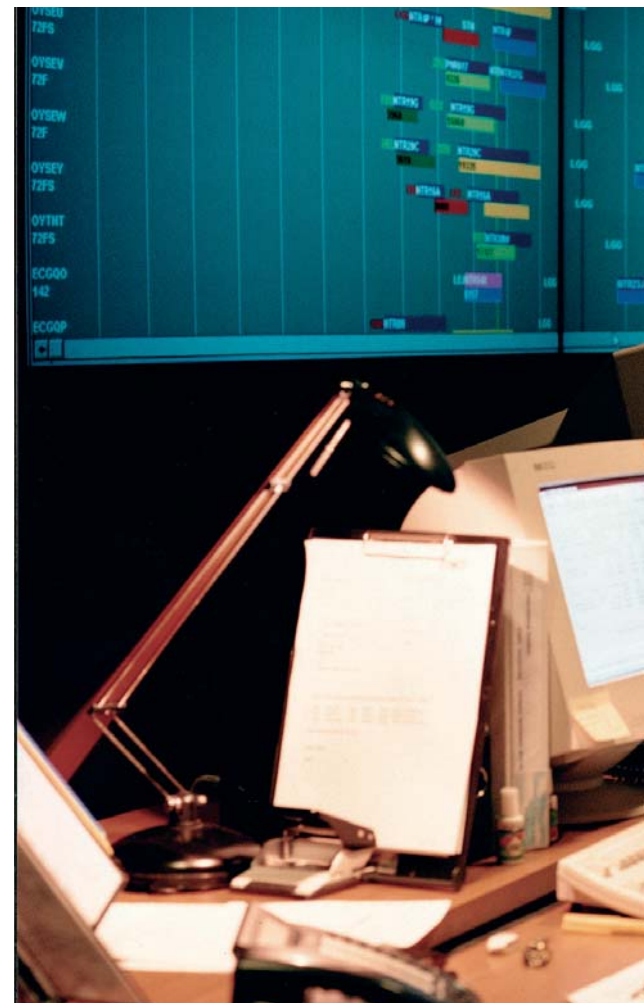
Per chi fa business un corriere espresso è l'equivalente di una connessione a fibra ottica per gli internauti: un sistema di collegamento immediato e sicuro. Perché le merci non possono viaggiare più lentamente delle informazioni

Oggi chi dispone di un *network* vince. Per dare un'idea delle potenzialità legate a questo concetto, basta pensare a Internet, all'interconnessione globale che è insieme la sua forza e la sua ragion d'essere. E come, grazie al *network*, le informazioni e i dati si spostano in tutto il mondo in tempo reale, lo stesso schema può essere applicato anche al trasporto delle merci prodotte nel *business* globalizzato. La connessione è un valore aggiunto: lo è per un personal computer collegato a Internet, lo è per il *business* di qualsiasi cliente. Il Web ha portato il mondo a pensare e agire in tempo reale, ad annullare la possibilità stessa di concepire un delta temporale. Nessuno può sfuggire a questa logica, tanto meno un *express courier*: infatti, come con il pc possiamo raggiungere qualsiasi indirizzo e visitare qualsiasi luogo grazie all'interconnessione offerta dal World Wide Web, così con il corriere deve essere possibile fare altrettanto. Per questa ragione TNT ha puntato tutto sul *network*: è il suo patrimonio, il punto focale della sua strategia, il suo futuro, come ha riba-

dito il numero uno mondiale del Gruppo, Peter Bakker, a seguito degli investimenti che in poco più di un anno hanno portato il *global courier* a concretizzare la strategia "focus sul network" lanciata nel dicembre 2005.

A meno di un anno da quell'annuncio, i collegamenti con il resto del *network* TNT e con le "BRIC Countries" (Brasile Russia India e Cina) sono stati potenziati, ed è stata creata una rete di distribuzione interna a queste nazioni, grazie all'acquisizione dei principali operatori di trasporto locali: Hoau in Cina, Speedage in India, Mercurio in Brasile, e alla strutturazione del più esteso *network* del settore espresso in Russia, capace di collegare 5.500 città attraverso 11 fusi orari.

Il modello di *business* di TNT è chiaro: sviluppare la sua presenza in questi quattro Paesi, perché l'atteso *boom* della loro domanda interna richiederà operatori in grado di assicurare una distribuzione capillare e puntuale. Si tratta della replica del modello di *network* che ha fatto di TNT il numero uno dei corrieri espresso in Europa, grazie alla rete di collegamenti



Tra 10 o 20 anni il digitale non sarà molto diverso dall'aria.
Lo si noterà solo quando mancherà.

Nicholas Negroponte

INDISPENSABILE

più estesa del settore (34 Paesi collegati, 414 Filiali, 12 *Hub* internazionali). Uno schema che TNT, parallelamente, sta attuando in tutte le aree in forte crescita del Pianeta, attraverso

lo sviluppo di *network road* interregionali come quello presente nel Medio Oriente (TNT è l'unico *courier* a collegare via *road* l'Iran) o quello interasiatico, che segue lo sviluppo del

West Economic Corridor. In questo modo TNT presidia strategicamente le economie a più forte tasso di crescita, quelle dove convergono gli investimenti di tutti gli attori economici mondiali e dove, inevitabilmente, si assiste allo sviluppo di un imponente traffico di merci e di beni, interno ed esterno ai Paesi di queste aree, che da grandi produttori si stanno velocemente trasformando anche in grandi importatori. Tanto più sviluppato sarà il *network* TNT, tanto più si avvicinerà concettualmente al *network* dei *network*, quello telematico del World Wide Web: l'obiettivo di un *express courier* nel nuovo millennio è quello di abbattere progressivamente i limiti di tempo e di luogo. Per questo TNT sta al *business* come un grande operatore di telecomunicazioni sta agli utenti di Internet, e non è un caso che ormai gran parte delle richieste di ritiro per le spedizioni avvenga proprio via Web.

Non è sempre stato così. Basta pensare che Traco, che è stato il primo corriere espresso italiano e di cui TNT Express Italy è l'erede diretta, all'inizio disponeva di un unico collegamento, quello tra Torino e Milano. Altri tempi, appunto: oggi TNT dispone di un enorme "carosello" mondiale per far viaggiare le spedizioni e riuscire e farle giungere veloci e puntuali a destinazione. Proprio come un'e-mail.





■ RUSSIA Il Renault dCi 11 nasce a Laroslavl

È partita a Laroslavl, presso lo stabilimento Gaz, la produzione dei motori YaMZ650 derivanti dal trasferimento della tecnologia delle unità Renault dCi 11. Un evento che rappresenta la concretizzazione dei primi contratti di un accordo quadro firmato 18 mesi fa tra la società russa e Renault Trucks. I primi esemplari dei propulsori YaMZ650 sono stati fabbricati sulla linea d'assemblaggio acquistata dalla Casa francese, trasferita e reinstallata nel corso di quest'anno. La produzione, a regime, raggiungerà le 20.000 unità annue.

■ **FRANCIA** - Le gomme Michelin sarebbero le più sicure e le più durature. Con queste motivazioni la Casa francese ha ricevuto l'ambito premio Frost & Sullivan Customer Choice Award for Brand Offering nelle categorie "pneumatici sicuri e durevoli" e "marca di pneumatici migliore in assoluto".

■ **LONDRA** - Conto alla rovescia per la "Low Emission Zone" di Londra. Gli operatori europei di camion e pullman sono invitati a mettersi quanto prima in regola per evitare di pagare il pedaggio giornaliero per la Greater London Low Emission Zone, pari a 200 sterline, che entrerà in vigore il 4 febbraio 2008. I veicoli europei che soddisfano le norme della Low Emission Zone (Lez), o che hanno diritto a sconti o esenzioni, devono essere registrati presso la Transport for London (TfL) per poter circolare liberamente. I moduli di registrazione sono reperibili sul sito www.tfl.gov.uk/lezlondon.

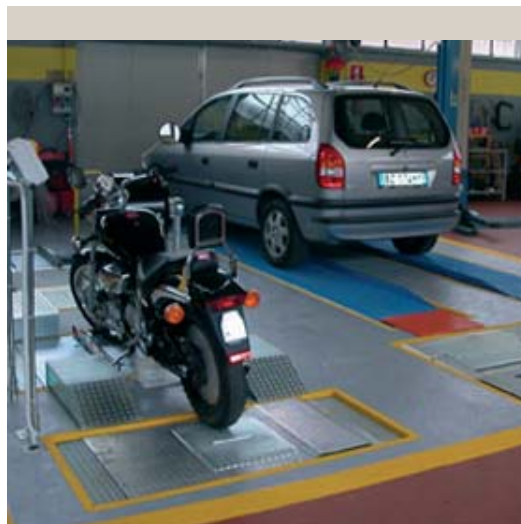
■ POLONIA Uno stabilimento MAN per crescere a Est



Inaugurazione ufficiale per il nuovo stabilimento di assemblaggio autocarri pesanti MAN a Niepolomice, vicino a Cracovia. Nell'impianto polacco vengono fabbricati autocarri oltre le 16 tonnellate, in particolare la serie Tga Ww. Entro la fine dell'anno si stima che da qui usciranno 4.000 truck. "Partiamo dal presupposto che i mercati dell'Europa orientale e gli stati Csi cresceranno in maniera smisurata - ha detto Lars Wrebo, direttore della Produzione del Gruppo - e noi vogliamo partecipare a questa crescita".

■ ITALIA-INDIA Produzione congiunta Fiat - Tata

Fiat Automobili e Tata Motors hanno annunciato la sottoscrizione dell'accordo definitivo per la produzione presso lo stabilimento di Ranjangaon (in India) di vetture passeggeri, motori e cambi per il mercato indiano e l'esportazione. Dalla *joint venture* usciranno la Grande Punto e Linea, il motore 1.3 l Multijet diesel, il 1.2 l e 1.4 l Fire benzina e relativi cambi. A pieno regime, la fabbrica produrrà 100.000 vetture e 200.000 tra motori e cambi. L'investimento totale supererà i 650 milioni di euro e darà lavoro a oltre 4.000 persone. Il Consiglio di amministrazione avrà uguali rappresentanze per i due *partner*. L'Amministratore Delegato di Tata Motors, Ravi Kant, sarà il Presidente della *joint venture* mentre Alfredo Altavilla, Ceo di Fiat Powertrain Technologies, ricoprirà la carica di Vice presidente.



■ ITALIA-EUROPA REVISIONI AUTO PIÙ CARE

Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 5 ottobre, è divenuto operativo il decreto con cui il ministero dei Trasporti ha autorizzato l'aumento del compenso per i centri di revisione da 25,82 a 45 euro. L'importo che i proprietari di auto e moto pagheranno è quindi di 64,70 euro (contro i 42 precedenti). Si calcola che nel 2008 andranno in revisione circa 11,5 milioni di auto e 1.300.000 motocicli per una spesa complessiva di oltre 750 milioni di euro e un guadagno netto per i 5.623 centri di revisione

di circa mezzo miliardo per i soli controlli. Se al costo della tariffa si aggiunge la spesa media che l'automobilista dovrà sostenere per riparazioni e sostituzione di parti usurate, la spesa complessiva lievita a oltre 2 miliardi.

Con questo rincaro (era dal 1999 che il compenso era bloccato) l'Italia si è allineata alla media europea: 43 euro in Germania, 49 in Irlanda, 50 in Austria, Finlandia e Norvegia, 59 in Olanda e 61,82 in Gran Bretagna. Secondo le associazioni di categoria l'aumento delle tariffe è una "boccata di ossigeno" per i centri di revisione autorizzati. È anche un modo per porre fine alle cosiddette revisioni facili.

■ ITALIA

FINANZIARIA, ANITA DICE NO

La Finanziaria 2008 non soddisfa l'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici. "La critica - ha dichiarato il segretario generale, Alfonso Trapani - riguarda la destinazione di 200 milioni di euro all'autotrasporto che non risponde a uno stanziamento adeguato al settore". Anita denuncia anche l'assenza di progetti di sviluppo a sostegno del comparto, e propone di ridurre gli interventi a pioggia a favore di azioni mirate messe a punto dalle imprese stesse che dovrebbero allearsi fra loro. L'obiettivo numero uno, in sintesi, resta la creazione di un Sistema Italia per l'Autotrasporto. Quanto alla formazione degli autotrasportatori, Anita chiede 16 milioni di euro in cofinanziamento con le imprese, cifra ritenuta congrua dal Governo e dalle associazioni di categoria omologhe.



■ **QATAR** - L'amministrazione del New International Airport di Doha, in Qatar, ha commissionato all'azienda altoatesina Doppelmayr la realizzazione di un Automated People Mover nella nuova aerostazione: sarà lungo 500 metri, con due treni in movimento a va e vieni tra due stazioni, per una portata di 6.000 persone/ora per direzione. L'aeroporto internazionale di Doha, che verrà aperto nel 2009, è destinato a diventare uno dei più grandi terminal del Medio Oriente, con un traffico stimato di 50 milioni di passeggeri nel 2015.

■ GENOVA-BARCELLONA

Con Audacia la Spagna è più vicina

È entrata in servizio sulla rotta Genova-Barcellona la neo battezzata Audacia, la seconda delle otto unità della flotta Grimaldi Holding (Grandi Navi Veloci). Si tratta di motonavi da trasporto che, per le particolari caratteristiche, possono rispondere pienamente alle esigenze di operatori commerciali e passeggeri. Quattro garage con ingressi indipendenti ospitano fino a 3.000 metri lineari di merci. Il *ferry cruise* - stazza lorda di 25.000 tonnellate, lungo 200 metri, largo 27 - può viaggiare a una velocità di crociera di 25 nodi.



■ GERMANIA

I "Gigaliner" restano fuori, un segnale all'Ue

Divieto di transito per i Gigaliner, come vengono chiamati gli autocarri lunghi fino a 25 metri e pesanti fino a 60 tonnellate. La decisione è dei ministri dei trasporti dei governi regionali e federale, che hanno però accettato di far portare a termine la sperimentazione tuttora in corso in tre regioni della Germania occidentale: Bassa Sassonia, Baden-Württemberg e Nordreno-Vestfalia. La decisione è stata letta come un segnale chiaro inviato dalla Germania, Paese di transito, in direzione dell'Unione europea.

■ **VIETNAM** - Accordo di cooperazione tra le Ferrovie Italiane e quelle vietnamite. Secondo l'intesa firmata ad Hanoi si va dallo sviluppo delle linee ferroviarie (Alta Velocità e convenzionali) alla gestione del trasporto ferroviario, dalla progettazione, costruzione e ristrutturazione delle stazioni ai servizi ingegneristici di supporto, alla formazione. Sono inoltre previsti contratti specifici nei prossimi due anni per regolare i rapporti di settore. Firmatari del Memorandum of Understanding (MOU) sono stati Tran Phuc Tien, Vice Direttore Generale di VNR (Vietnam Railways) e Michele Mario Elia, Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana, in rappresentanza dell'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti.

■ ITALIA

Infrastrutture ferroviarie, investimenti per 26 miliardi

Il ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) hanno sottoscritto il contratto di programma per gli investimenti in nuove infrastrutture ferroviarie da effettuarsi nel periodo 2007-2011. Il contratto prevede nuove spese per 16,756 miliardi di euro sulla rete convenzionale, cui si aggiungono 8,4 miliardi per la rete ad alta velocità-alta capacità sulla tratta Napoli-Milano-Torino. In particolare, sulla rete convenzionale, oltre 5 miliardi di nuovi impegni sono previsti nel biennio 2007-2008.



■ **MAROCCO** - Muove i primi passi Trans Fercam Maghreb, la società del gruppo Fercam domiciliata a Tangeri. Con l'obiettivo di puntare anche sui servizi Ro-Ro (*roll on - roll off*), il Gruppo di Bolzano si è dotato di 20 unità frigo idonee al trasporto marittimo. E per i prossimi tre anni è pianificato l'acquisto di ulteriori 60 unità per un investimento complessivo di sei milioni di euro.

Nel 2008 i primi field-test dell'Eurocargo Ibrido

Alleanza TNT - Iveco in nome dell'ambiente



L'ingegner Sergio Bracco, responsabile della progettazione dell'Iveco EuroCargo Ibrido, insieme a Massimiliano Peres, Environmental Manager TNT.

All'ultima edizione del RAI, il Salone Europeo del Trasporto su Strada di Amsterdam, riflettori puntati sull'"Iveco Eurocargo Hybrid", il progetto eco-sostenibile nato dalla collaborazione di Iveco e TNT Express Italy. Presentato in anteprima mondiale, il nuovo veicolo (che vediamo nell'immagine personalizzato con la tradizionale livrea arancione del corriere nell'avveniristico stand del costruttore piemontese) nasce dal comune obiettivo di due aziende leader di settore volto al perfezionamento

della tecnologia ibrida parallela diesel-elettrico in vista della commercializzazione su larga scala.

CO2 al minimo, prestazioni al top
L'Eurocargo, che TNT impiegherà nei field-test previsti nel 2008, si colloca ai vertici assoluti della categoria in termini di prestazioni, di costi di esercizio e quindi di riduzione delle emissioni di CO2 (in ambito urbano si calcola un risparmio di combustibile fino al 30 per cento).

TNT, CRESCITA INARRESTABILE

"I nostri risultati sono oltremodo soddisfacenti, soprattutto se comparati a quelli già estremamente positivi dello scorso anno.

Sia la Divisione Express che la Divisione Mail hanno mostrato una buona crescita organica; continueremo a investire nelle opportunità di business che si manifesteranno in entrambi i settori". Lo ha detto il CEO TNT, Peter Bakker, a commento di un terzo trimestre che si è chiuso con profitti netti a quota 167 mi-

lioni di euro. Il fatturato ha raggiunto i 2.648 milioni (erano stati 2.397 nel terzo trimestre del 2006), per un aumento percentuale di dieci punti e mezzo.



La collaborazione con Iveco è figlia dell'impegno di tutela dell'ambiente e di riduzione dell'impatto derivante dalle proprie attività, che TNT sta portando avanti sia in Italia, con la partecipazione alla Campagna Sustainable Energy Europe (SEE) promossa dall'Unione europea e dal ministero dell'Ambiente, sia a livello di Gruppo con il lancio del programma di sistematica riduzione delle emissioni di CO2 Planet Me, avvenuto a fine agosto per precisa volontà del CEO mondiale di TNT, Peter Bakker.

Partnership in progress

Lo sviluppo di propulsioni alternative in partnership con le Case automobilistiche è uno dei punti chiave del programma ambientale di TNT: in particolare, l'alleanza con Iveco ufficializzata ad Amsterdam è da considerarsi in progress. A commento dell'intesa, infatti, l'Amministratore Delegato di TNT Express Italy, Christian Drenthen, ha anticipato altri progetti comuni: "Poter contribuire alla realizzazione del programma Planet Me è, da un lato, il riconoscimento del nostro ruolo di leader nel settore e, dall'altro, un incentivo a proseguire sulla strada dello sviluppo sostenibile delle nostre attività. Sono convinto che molto presto potremo mettere nuovamente al servizio di Iveco la nostra esperienza per lo sviluppo di tecnologia innovativa in campo ambientale".

"Escludendo i pianificati costi di start-up relativi alle nostre recenti acquisizioni, il margine operativo dell'Express - ha rimarcato Bakker - risulta essere al di sopra dello scorso anno.

Nel Mail, il fatturato dell'European Mail Network continua ad essere in forte crescita, in particolar modo in Gran Bretagna e in Germania. In Olanda abbiamo invece assistito al positivo impatto sui volumi derivante dalla nostra strategia di differenziazione del prodotto".

[FORWARD]

Anno primo n° 2
dicembre 2007

Direttore Responsabile
Stefania Lallai
Direttore Editoriale
Giuseppe Guzzardi

Coordinamento
Roberta Carati
Art Director
Vincenzo de Rosa

Testi:
Carla Milone, Mara Morini,
Roberto Nespolo, Beppe Tenti,
Monica Veronesi

Per la scelta della poesia si
ringrazia Cristina Scicchitano

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

Foto:
Archivio TNT, Archivio
Vie&Trasporti, Archivio
Trekking International,
Fabrizio Parati, Pietro Tarallo
Filippo Tenti, Carla Milone

Redazione: Servizio
Comunicazione & CSR
comunicazione@tntitaly.it

Grafica:
Studio Grafico Page

Stampa: Tipografia Abbiati -
via Padova, 5
20127 Milano

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

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

“I signori Bing Xing e Hua Zuiba prego si accomodino a bordo”



Si chiamano Bing Xing e Hua Zuiba i tenerissimi panda oggetto di uno dei trasporti più delicati, e complicati, dal punto di vista logistico, compiuti da TNT: dallo zoo di Chengdu, in Cina, a quello di Madrid passando per Shanghai. Un viaggio che vi raccontiamo con le immagini.

