

anno I - numero 1 - settembre 2007

# FORWARD

la rivista per chi è un passo avanti





# BENVENUTI A BORDO!

*Desideriamo condurvi  
per mano a conoscere  
realità lontane esaminandole  
sotto una diversa prospettiva.  
Partiamo alla volta dell'India...*

Oggi viviamo in un mondo complesso e compresso. Un mondo che ci circonda, e a volte ci stordisce, con sequenze ininterrotte di immagini, colori, sensazioni, emozioni.

L'incessante progresso della tecnologia, poi, moltiplica in modo esponenziale la possibilità di entrare in contatto con realtà un tempo solo immaginate.

Ma l'eccesso di offerta, si sa, provoca spesso un effetto contrario. Legati a ritmi sempre più frenetici, sentiamo l'esigenza di riprenderci il nostro tempo, di andare oltre la superficie delle cose.

E per riuscirci abbiamo bisogno di distogliere lo sguardo dagli schermi lcd del telefonino, del pc o della tv che riempiono i nostri occhi senza darci il tempo di pensare davvero.

Abbiamo bisogno di altro: ad esempio di afferrare con le mani quello che vediamo con gli occhi, di respirare il profumo della carta, di sfogliare le pagine senza ricorrere al clic di un mouse, magari perderci tra le righe, catturati da una frase, per recuperare successivamente il filo del discorso.

Certo, si tratta di sensazioni un po' "vintage", magari decisamente obsolete secondo qualche guru della comunicazione che predilige l'aggiornamento in tempo reale. Ma sapere cosa è successo in questo istante senza capire perché è successo, equivale a non sapere nulla. E non a caso qualcuno, anni fa, definì lo schermo il regno dell'oblio.

Abbiamo la presunzione, con questa rivista, di rispondere a un bisogno di approfondimento di cui si sente

sempre più la mancanza. "Forward", fin dal nome, ricorda la necessità di guardare avanti, di superare gli ostacoli senza aggirarli, di elevarsi al di sopra del sentito dire, del luogo comune, dell'approssimazione.

Certo, leggere una rivista richiede un'attenzione decisamente superiore a quella necessaria per decifrare un messaggio sms o una e-mail sgrammaticata compulsata nervosamente al BlackBerry mentre si è in attesa al semaforo. Ma è proprio questo che Forward si prefigge di ottenere (e di meritare): l'attenzione. La vostra attenzione.

Se Forward vi interesserà, potremo dire di aver vinto quella che oggi appare una scommessa. Una scommessa che nasce da una situazione di partenza inedita: l'incontro tra una redazione giornalistica, abituata per mestiere a soppesare i concetti, a cesellare ogni parola, a inquadrare le situazioni sotto angolature sempre diverse, con un'azienda, TNT, istituzionalmente orientata a relazionarsi con il futuro e perennemente in lotta con il fattore-tempo.

Due mondi lontani, due mestieri diversi. Ma forse solo in apparenza: in fondo le distanze, oggi, esistono ancora?

E Forward vuole essere un punto d'incontro, un luogo capace di annullare le differenze non eliminandole, ma al contrario esaltandole. Desideriamo condurvi per mano per portarvi a conoscere realtà lontane esaminandole sotto una prospettiva diversa.

In questo numero partiamo alla volta dell'India: non mi resta che augurarvi... buon viaggio!

**Stefania Lallai**

Responsabile Relazioni Esterne TNT Express Italy

# [CONTENTS]

■ Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità.

Filippo Tommaso Marinetti dal “Manifesto del Futurismo”

# Velocità



## ■ DRENTHEN

### Il passaporto del tempo

“Nel nostro *business*, l'unico vero limite è il tempo, non certo lo spazio; e c'è un solo modo per superarlo: la curiosità della conoscenza”. Con una manciata di parole, l'Amministratore Delegato, Christian Drenthen, riassume una filosofia di vita (la sua) e il pensiero operativo di TNT Express Italy.

## ■ MAPPA

### Collegamenti e news

Una cartina geografica per rappresentare il Pianeta e, in evidenza, la fitta rete dei collegamenti del corriere espresso. Completa il quadro una selezione di notizie. Naturalmente dal mondo.

## ■ APPUNTI DI VIAGGIO

### Passaggio in India con TNT

Prendiamo in prestito il titolo di un celebre romanzo di Edward Forster per “raccontare” l'India in... movimento: di popoli, di mezzi di trasporto, di merci, di idee.

## ■ PIACENZA

### Dietro le quinte dell'Hub

716 *tapis roulant*, sui quali scatole e scatoloni a migliaia si incrociano senza mai urtarsi: è l'incredibile spettacolo che si offre allo sguardo dei visitatori del centro di smistamento piacentino, il più grande d'Italia. Ultima tappa della visita guidata, la *control room*, avveniristica torre di controllo.

8

10

12

36



#### ■ FATTORE TEMPO

### Il mattino si muove con noi

La battaglia quotidiana contro il tempo la si vince al mattino: per questo TNT lancia in tutto il mondo i nuovi servizi "Time definite" 9:00 Express, 10:00 Express e 12:00 Express. Tre promesse da mantenere e, per TNT, altrettanti "momenti della verità".

In più, la grande novità: 12:00 Economy Express.

38

#### ■ AMBIENTE

### Planet Me°, l'Unione fa la forza

TNT aderisce alla Campagna per l'Energia sostenibile in Europa promossa dalla Ue con "Planet Me°", programma di revisione di tutte le attività in un'ottica eco-sostenibile a partire dalla seconda metà di quest'anno.

44

#### ■ LINK WORLD

### Giro del mondo in 15 notizie

Tante sono le news di varia attualità riportate in questa che vuole essere una finestra aperta sul mondo dei trasporti: *partnership* e finanziamenti, novità e curiosità, informazioni utili e brevetti... in Link World c'è posto.

46

#### ■ VIETNAM

### Un network road in versione XL

Raggiungere la Cina attraverso il confine nord orientale del Vietnam entro la fine dell'anno: per tagliare questo ambizioso traguardo, TNT ha investito otto milioni di euro nell'ARN, il *network road* asiatico integrato che, a regime, coprirà quasi il 60 per cento della regione e unirà oltre 120 città lungo un percorso di 4.000 km.

48

■ VENEZIA ORE 8:30 CANAL GRANDE  
**Gondolieri motorizzati**

Il mototopo, il motoscafo che TNT utilizza per le sue consegne in città, Palazzo Grassi compreso, inizia il suo quotidiano... rondò veneziano attraverso calli, ponti e isole limitrofe. Le lancette dell'orologio scorrono a Venezia come altrove, ma nessun'altra città è capace di trasmettere questa magica atmosfera di sospensione...







■ NEW YORK ORE 8:30 TIME SQUARE  
**Dentro la Grande Mela**

A Manhattan, intanto, l'arancione TNT colora la Time Square con un altro carico che sta arrivando a destinazione. In corsa contro il tempo anche nella Grande Mela.



*Frontiere, confini, barriere... Sono tutte espressioni dell'incapacità di lasciarsi sedurre dal piacere della conoscenza. Chiedetelo a Christian Drenthen, che in TNT ammette un solo limite: il tempo*

# Un **passaporto** per del mondo. E dell'u

**F**ino a vent'anni fa il concetto di frontiera aveva un significato tangibile (e tragico) anche in Europa Occidentale. Non occorre infatti andare molto lontano per imbattersi nella traduzione pratica di una sinistra affermazione, "cortina di ferro". Bastava andare a Berlino: chilometri e chilometri di un muro grigio e spesso esemplificavano in maniera probabilmente definitiva l'idea di confine.

Una parola che di per sé evoca un limite, un qualcosa di invalicabile, di tragico: le frontiere sono infatti un eterno oggetto di contesa, generazione dopo generazione.

Oggi, apparentemente, la situazione è in parte cambiata, anche se confini invalicabili esistono tuttora in molte parti del mondo. Ma non necessariamente questi confini sono rappresentati da una feroce guardia o da una distesa di filo spinato. Molto più spesso sono confini che abbiamo vicino a noi, o addirittura dentro di noi: sono i confini "invisibili", quelli che delimitano una città, un quartiere, una via, persino una casa.

E poi ci sono le barriere più insidiose, ancora più insormontabili: quelle culturali. Lo status sociale, il reddito, il pregiudizio sono ostacoli tremendamente efficaci: ci impediscono di entrare in contatto con gli altri anche se sono vicini a noi, anche se sono seduti al nostro fianco.

Le frontiere sono questo e altro ancora: per esempio, sono anche un luogo letterario, evocativo come pochi altri dei limiti dell'essere umano, che nell'incapacità di non porsi dei confini, si preclude in definitiva la possibilità di conoscere.

La mia esperienza in un'azienda come TNT, dove l'unica dimensione accettata e condivisa è quella globale, mi ha aiutato a comprendere che meno barriere esistono, non solo fra Stato e Stato, ma soprattutto fra uomo e uomo, più è facile avvicinarsi alla conoscenza e quindi alla comprensione del mondo che ci circonda. Nel nostro business, l'unico vero limite è il tempo, non certo lo spazio.

Ed è certamente un dato di fatto che tutti i grandi uo-

Da molto tempo si sa bene che l'uomo non comincia con la libertà ma con il limite e con la linea dell'invalicabile.

*Michel Foucault, da "La follia, l'assenza di opera"*

# LIBERTÀ

# superare i confini l'uomo

mini siano sempre stati spinti ad agire dalla curiosità e dalla volontà di superare i limiti predefiniti e imposti (da altri).

C'è un solo modo, dunque, per superare le barriere, i limiti e i confini che sono (anche) dentro di noi: la curiosità della conoscenza.

Forward è una rivista assetata di conoscenza. Con essa, vogliamo scoprire o riscoprire insieme ai lettori il piacere di acquisire informazioni non scontate e mai banali, di andare oltre i limiti, spesso solo immaginari, dai quali troppo spesso accettiamo di farci delimitare il nostro campo d'azione.

Se c'è una cosa che sento di aver davvero imparato, nei miei anni in TNT, è che le differenze e le distanze non sono mai dei problemi, ma delle possibilità.

E spero che Forward diventi un'opportunità, uno stimolo in più per conoscere. E quindi per migliorare.

**Christian Drenthen**

Amministratore Delegato TNT Express Italy



■ COPERTURA MONDIALE

## Economy Express

Sono 200 i Paesi che TNT raggiunge con il servizio Economy Express, l'alternativa economica offerta ai clienti per le consegne meno urgenti. I tempi di consegna, peraltro, rimangono molto compressi: da uno a tre giorni in più rispetto ai servizi standard di TNT Express.

■ GOLFO PERSICO

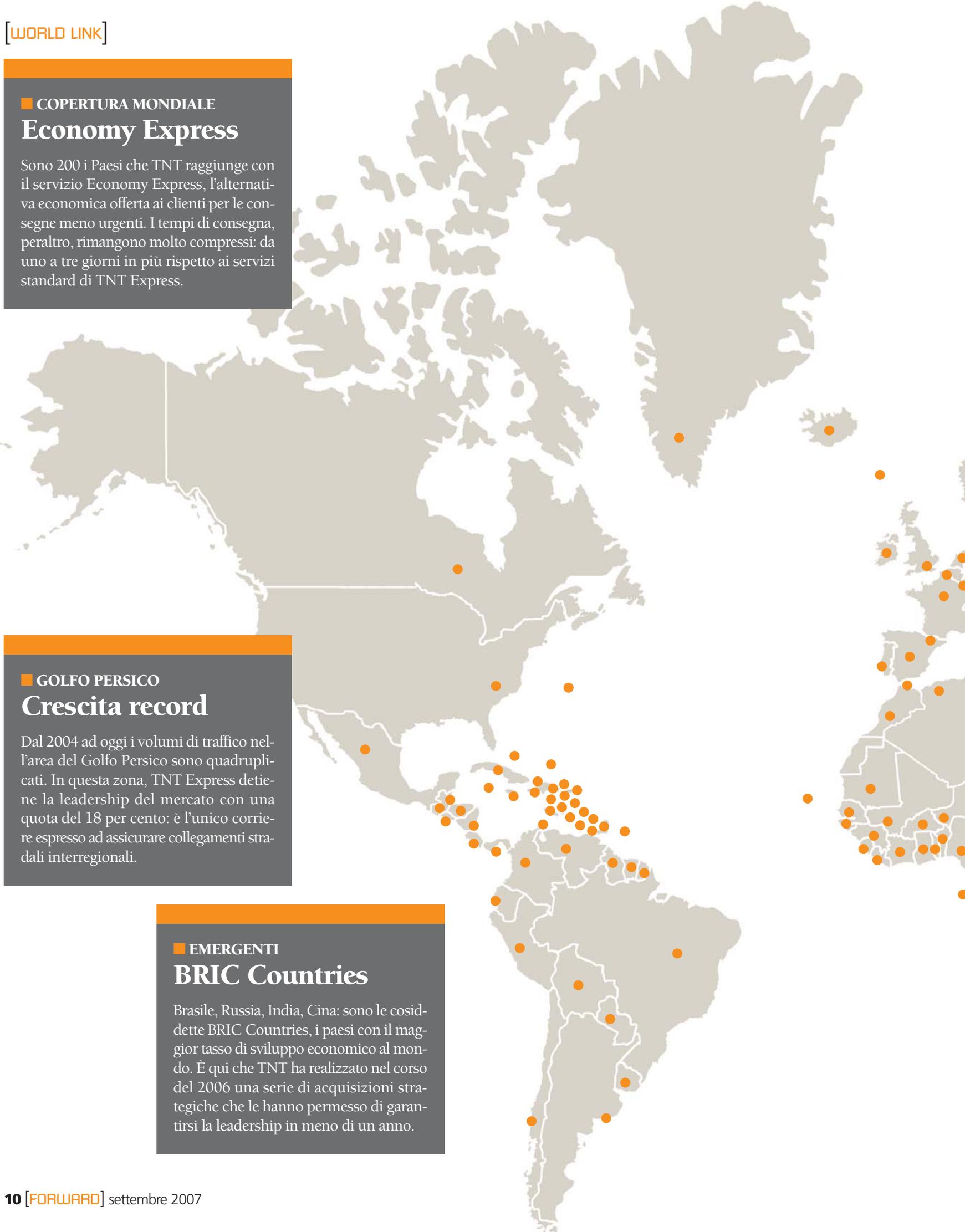
## Crescita record

Dal 2004 ad oggi i volumi di traffico nell'area del Golfo Persico sono quadruplicati. In questa zona, TNT Express detiene la leadership del mercato con una quota del 18 per cento: è l'unico corriere espresso ad assicurare collegamenti stradali interregionali.

■ EMERGENTI

## BRIC Countries

Brasile, Russia, India, Cina: sono le cosiddette BRIC Countries, i paesi con il maggior tasso di sviluppo economico al mondo. È qui che TNT ha realizzato nel corso del 2006 una serie di acquisizioni strategiche che le hanno permesso di garantirsi la leadership in meno di un anno.



**In command of time** Sull'Impero spagnolo di Carlo V non tramontava mai il sole. In tempi di Business Globale mai questo detto è stato più vero...



■ SERVIZI

## Time Definite

TNT è il player globale che dispone del più ampio portafoglio di servizi world wide con orario di consegna garantito: 9:00 express, 10:00 express, 12:00 express.

■ AEROPORTI

## Linate strategica

425.000 tonnellate di merci (+10 per cento rispetto all'anno precedente), pari al 50 per cento del totale di quelle che hanno viaggiato nel nostro Paese. Cifre che spiegano la decisione di confermare l'aeroporto milanese quale base per le attività nel Nord Italia per i prossimi 5 anni.

■ BULGARIA

## La più giovane, la più veloce

Appena 12 anni di vita e la più alta crescita di fatturato del settore: 30 per cento all'anno. È TNT Express Bulgaria, punta di eccellenza dell'European Road Network, il più esteso del Continente.

# INDIA

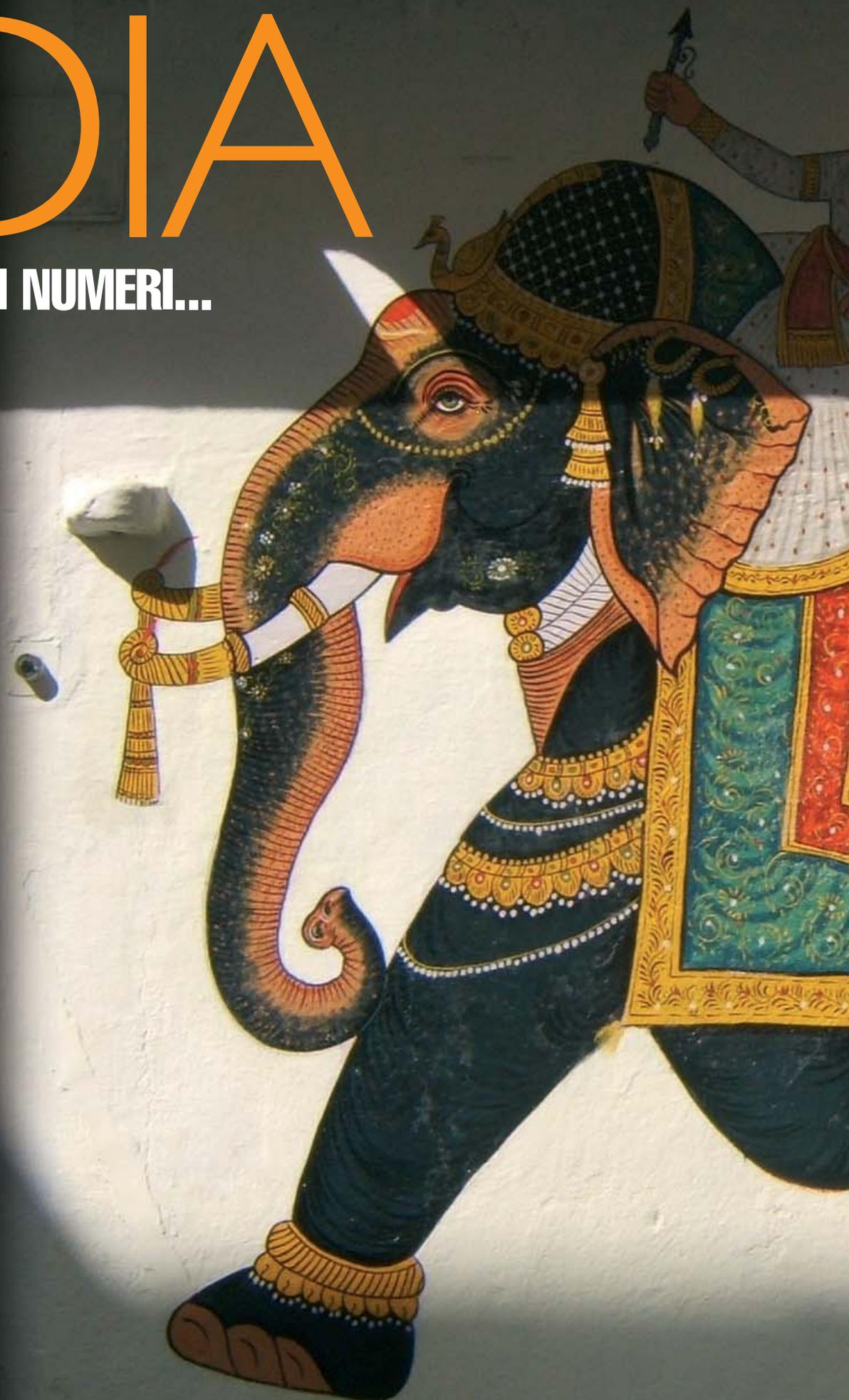
## IL PAESE DEI GRANDI NUMERI...

...**E** dei primati. La Repubblica dell'India si estende per gran parte del subcontinente indiano (3.287.590 chilometri quadrati), è la seconda nazione più popolosa dopo la Cina e la più grande democrazia, con oltre un miliardo di cittadini che parlano il più alto numero di lingue ufficiali al mondo: 23, tra cui l'hindi e l'inglese, quest'ultimo considerato lingua federale. L'indipendenza dal dominio britannico fu ottenuta nell'agosto del 1947 dopo la lotta meno violenta nella storia dell'umanità, grazie al movimento guidato dal Mahatma Gandhi.

L'India è il secondo produttore mondiale di riso (la precede soltanto la Cina) e, con più di duecento milioni di capi, è il principale allevatore di bovini, utilizzati come forza motrice nei campi, nella produzione di latte e nella fornitura di pellame.

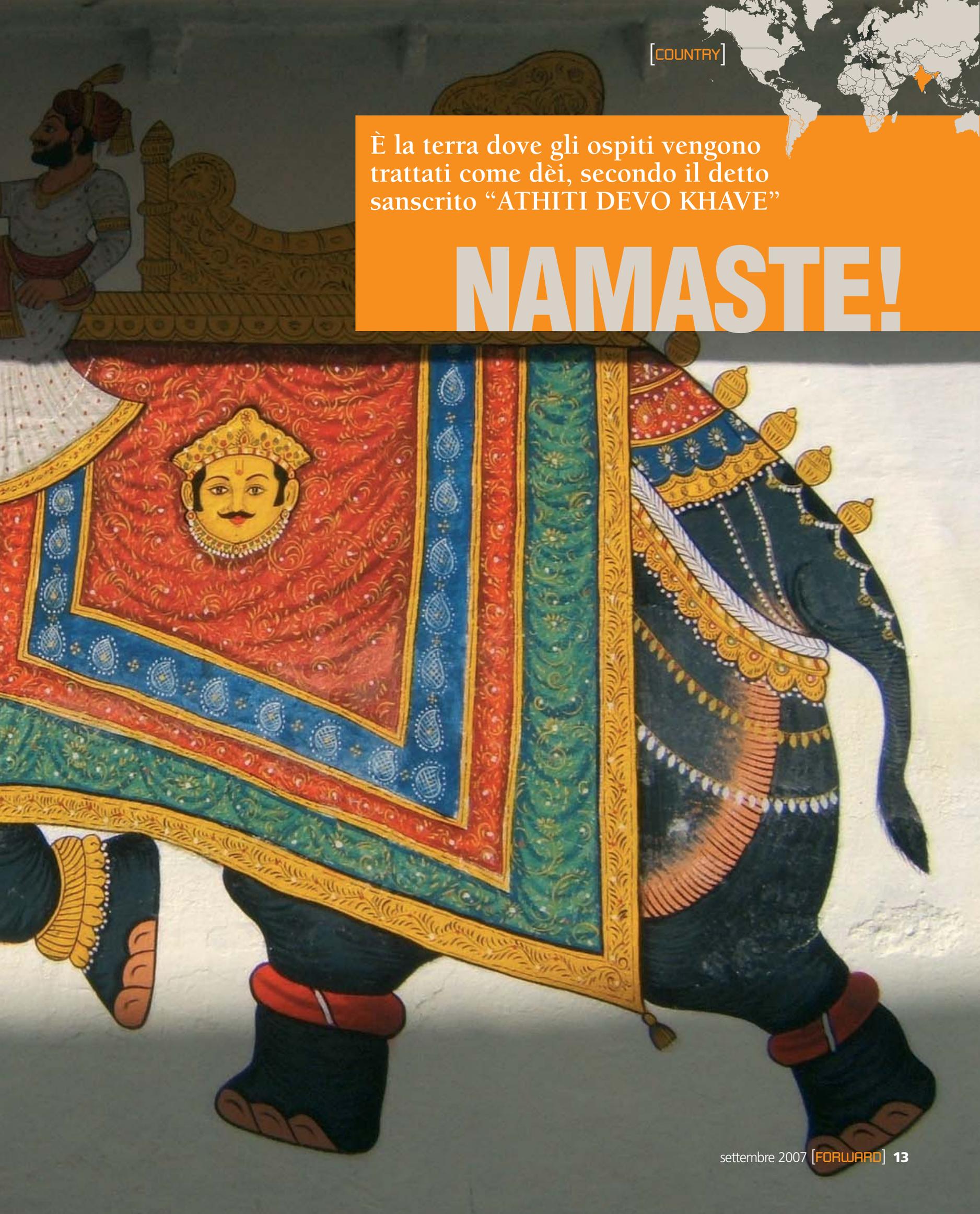
Secondo la classifica della rivista americana Forbes delle persone più ricche al mondo, nel continente asiatico l'India è passata in testa scalzando il Giappone. Sono trentasei, ora, le persone il cui patrimonio supera il miliardo di dollari.

L'80 per cento degli indiani è induista, osservante di una filosofia e di uno stile di vita più che di una religione. Come scrisse Marc Twain, "l'India ha due milioni di dèi e li adora tutti. Nella religione le altre nazioni sono delle miserabili; l'India è l'unica milionaria".



È la terra dove gli ospiti vengono trattati come dèi, secondo il detto sanscrito “ATHITI DEVO KHAVE”

# NAMASTE!





Il viaggio è una specie di porta  
attraverso la quale si esce dalla realtà  
come per penetrare in una realtà  
inesplorata che sembra un sogno.

*Guy de Maupassant, da "Al sole"*

# IL VIAGGIO



Appunti di viaggio scritti in corsa, per non perdere nulla di ciò che si vede e vive sul treno del tempo, il Nilgiri Express Train. Dalla costa del Malabar a Ooty in un caleidoscopio di colori

di Pierpaolo di Nardo



## Uno sbuffo su antichi binari

**I**l Tamil Nadu è un giardino tropicale dove il tempo sembra essersi fermato. Tutto quello che puoi immaginare che cresca sulla faccia della terra qui cresce. Terre gonfie d'acqua riempiono la bocca di contadini-pescatori di riso; palme da cocco, piantagioni di tè, caffè, banane, canna da zucchero, bètel, spezie dagli infiniti sapori, colza, caucciù si mangiano lo spazio tutt'attorno in un tripudio di colori... La strada tutta curve sale verso le Nilgiri Hills, le montagne blu, il profumo degli eucalipti riempie i villaggi, il naso e la bocca; palme di noce di bètel altissime fanno il solletico al cielo, ancora poche nuvole si rincorrono nell'India pre-monsoonica di quarantadue gradi... ma presto verranno a frotte in fila indiana. Piccole case di mattoni dai tetti rosso acceso prendono il posto delle case di fango e sterco della pianura. Ho lasciato la costa del Malabar a bordo di un pullman sgangherato che si trascina borbottando e cigolando ad ogni curva: in viaggio con tutta questa umanità.

Donne numerose con numerosi figli vocianti, fratelli di troppe sorelle, mazzi di galline che pendono da una caprelliera, sacchi di cipolle, caschi di banane, pile di uova, ceste di verdura, sudore a fiumi nell'aria pesante. Tutti insieme come una cosa sola si va, ognuno con la sua storia, ognuno con il suo sguardo oltre il finestrino. Ad ogni curva il pullman si piega su un fianco quasi come una moto da corsa, si contorce, soffre e si raddrizza seguito da un coro di "oo-ooooohhhh".

Madri allattano bambini, bambini dormono nelle ceste di verdura, ceste di verdura sgranocchiano denti, denti sfamano bocche. Io sto qui, suda-

to come un bagnino appena tuffato, il moleskine che scivola da tutte le parti.

Il pullman sgangherato borbottante cigolante si mangia il paesaggio ormai da quattro ore in un continuo dondolio assonnato. Finalmente una sosta: stazione di Coonoor, distretto di Coimbatore, ai piedi delle Nilgiri.

Scendiamo e ci accalchiamo nell'afa delle tre dentro alla poca ombra messa lì apposta in attesa del treno...

Dopo qualche minuto sento un sibilo lungo lungo e piano piano vedo avanzare da dietro alle case una piccola colonna sbuffante di fumo nero. La locomotiva spinge avanti i suoi tre vagoni, il trenino giocattolo entra in stazione e si ferma con tutti quei rumori che ho già sentito in qualche film di Sergio Leone.

Il Nilgiri Express Train, operativo dal 1899, parte da Mettupalayam e si arrampica soffiando tra valli, fiumi, gallerie e ponti per 46 km, fino a raggiungere quasi cinque ore dopo i 2.250 metri di Odagamandalam: Ooty!





Coonoor si trova a 1.650 metri di altitudine a metà strada tra Mettupalayam e Odagamandalam: è da qui che partiamo, è da qui che il treno si avvita alla cremagliera per scalare i 600 metri di dislivello che lo attendono per le prossime due ore.

Manca solo il sibilo lungo del treno che va, venditori di ogni cosa si accalcano sul marciapiede per rifornirci di viveri: panocchie arrostiti, pesce essiccato, succosi chichu (piccole pesche color noce dal sapore di kaki), bottiglie di limka lemonsoda indiana, banane quasi verdi, accalappiamosche, fazzoletti a quadretti, ventagli...

Mi siedo con la famiglia di indiani che era accanto a me sul pullman sgangherato borbottante: una madre stanca, un padre dalle mani vecchie di lavoro, cinque sorelle e un solo fratello. Il treno sbuffa e lancia il suo urlo nel cielo azzurro, il paese tutto insieme si ferma a salutare con la mano il treno verso Ooty: partiamo!

Il Nilgiri Express si muove e l'infinita foresta di eucalipti odorosi se l'inghiotte. I binari corrono paralleli su una lingua di terra battuta, da una parte e dall'altra solo colline verdi, campi punteggiati da saree colorati e villaggi animati. Case dipinte di turchese, giallo canarino, violetto, arancio fanno da contrappunto alla terra rossa, fiori multicolori

si affacciano come ad omaggiare il passaggio del treno. Gente in cammino lungo la ferrovia, donne al lavoro, bambini che fanno il bagno in pozze d'acqua provate dal caldo; lungo ai sentieri delle Nilgiri tutti sorridono al nostro passaggio e si fermano ad osservare quel carico di facce diverse: alcune le solite di sempre, altre nuove di paesi lontani. Con gli occhi dei sogni gli indiani sorridono allo sguardo dei

viaggiatori del treno immaginando mondi lontanissimi, provando a disegnare con la geografia della mente strane cartine impronunciabili, inaccessibili o forse solo fantastiche visioni di viaggi che mai faranno.

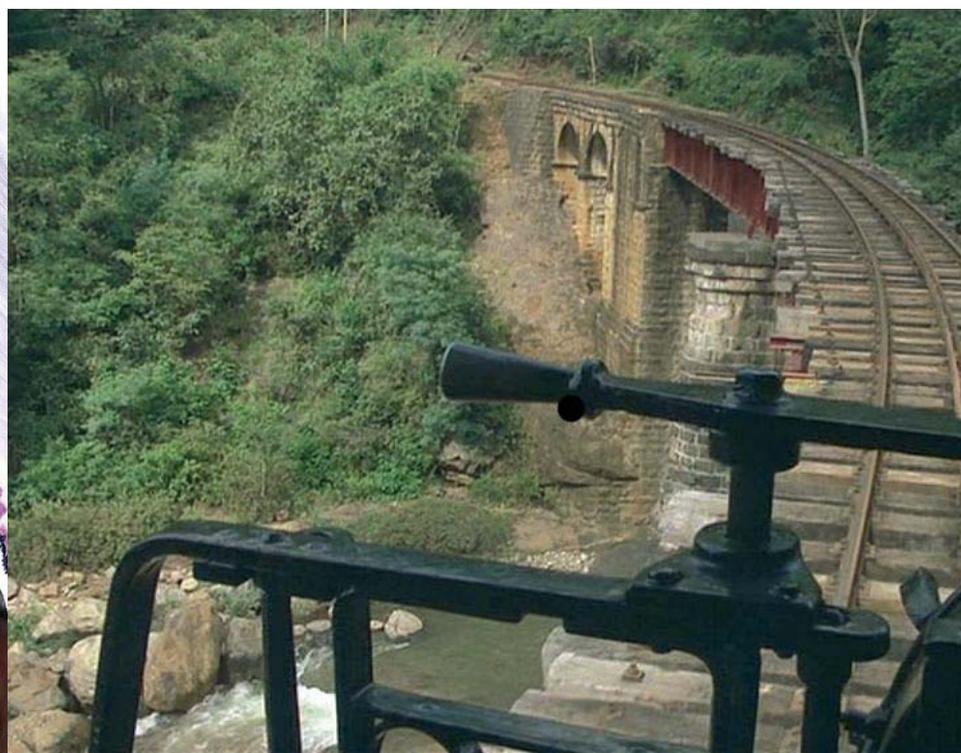
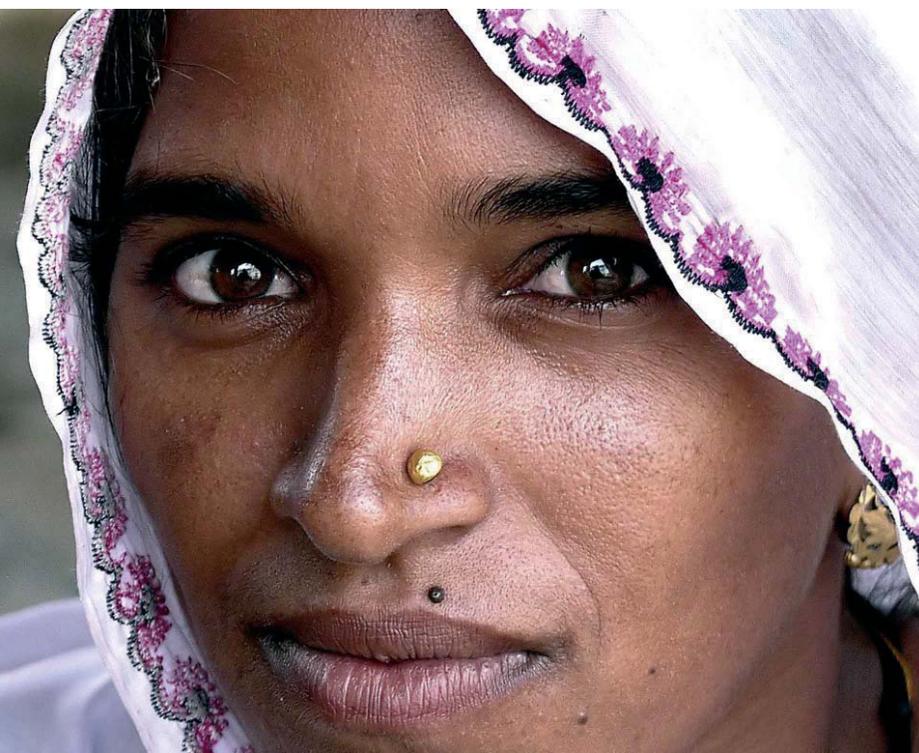
Si susseguono piccole stazioni, ad Aruvakadu uomini-bar offrono tè caldo, banane e pakora: un pranzo completo per 50 rupie. I manovratori stanno in piedi, fieri come statue, con la giacca blu sgualcita decorata da scintillanti bottoni dorati che sembrano medaglie e occhiali di fondo di bottiglia. Su ogni vagone ce ne sono due, uno in testa e uno in coda, muniti di bandierine:

una rossa per segnalare al conduttore di rallentare e una verde che concede strada.

La velocità massima è di 35 km all'ora, ci sono punte di 40 e momenti in cui le bandierine rosse si agitano veloci e i guidatori (che stanno sulla locomotiva in fondo che spinge

**Sotto di me ci sono  
80 metri di salto  
nel vuoto.**

**"Noproblemsir" mi  
dice il padre dalle  
mani antiche:  
abracadabra, ce la  
fa, ce la fa, sono  
più di cento anni  
che passa di qua,  
il treno per Ooty!**



il treno su) diminuiscono la velocità quasi a fermarsi.

Attraversiamo un ponte di legno costruito su un castello di carte da bridge. Le bandierine rosse volano nel vento... Trattengo il fiato e resto immobile: ce la farà? Sotto di me ci sono 80 metri di salto nel vuoto. Il viadotto sembra non finire mai... "Noproblemsir" mi dice il padre dalle mani antiche: abracadabra, ce la fa, ce la fa, sono più di cento anni che passa di qua, il treno per Ooty!

Passa veloce un altro viadotto di cartapesta, manovratori all'opera, bandierine rosse, fischi nel vento, saluti con la mano. Il treno striscia tra due mura altissime come dentro a un collo di imbuto, entra nella montagna e tutto si fa buio buio per qualche secondo... la galleria smette e siamo a Lovedale. La stazione è piccolissima e fatiscente, un cartello messo lì da un secolo dice Hotel and restorant; provo a immaginare antichi viaggiatori fermi sui binari in attesa di una stanza quando cento anni fa il treno fagocitava inglesi sulle montagne blu, ed Ooty era la sede estiva del British Raj in India del Sud.

Riprendiamo il cammino e sono già volate via quasi due ore su queste panche di legno lucido che puzzano di storia; bambini sonnecchiano, mamme dormono, padri rassicurano. Poco ancora e un piccolo altopiano ci porta a destinazione; il cartello che l'annuncia è un suono lungo lungo proprio come il fischio di un treno: Odagamandalam.

Tutti scendono. Io non mi muovo. Resto sul vagone nel tentativo di tenermi ancora addosso questa sensazione di mondo antico e in pace con l'attorno. La famiglia indiana scende in fila indiana con un susseguirsi di namastè indiani in varie tonalità. Li guardo confondersi tra la folla, sorelle che inseguono fratelli verso casa, tutti ordinatamente disordinati.

Il Nilgiri Express Train rantola e spegne i motori, si accuccia e riposa come uno scalatore in vetta. Via vai di gente accende le luci della sera. Nelle case si mangia quello che si è lavorato nel prato. La vita delle Nilgiri è scandita dall'arrivo e dalla partenza del treno: Odagamandalam è arrivo che domani si farà partenza. È un ritmo continuo, armonico, indissolubile dal tempo e dallo spazio che abita queste montagne blu. È così che in India il treno del tempo si muove, vive, arriva, si ferma e riparte con il suo ritmo antico, nel flusso corrente delle cose: mai contro, sempre con le cose. Domattina la vita riparte alle 7.45, sul Nilgiri Express Train c'è posto.

**Pierpaolo di Nardo**, torinese classe 1968 (ma ha vissuto anche a Barcellona, Cervo Ligure, Amburgo e New Delhi). Ha iniziato a scrivere a 8 anni e non ha più smesso: testi teatrali, racconti per bambini, sceneggiature, poesie. Ha pubblicato tra l'altro "India del nord: trecentotrenta milioni di dèi e un popolo solo" (2003 - Polaris / Firenze).



*Il ritmo di crescita economica è così veloce che richiede l'adeguamento dell'intera rete infrastrutturale. Ma in India i progetti non mancano e i finanziamenti nemmeno. Soprattutto da parte di investitori esteri*

## Infrastrutture indiane investimenti stranieri

**C**on un tasso di crescita economica dell'8 per cento annuo, gli ultimi tre anni sono stati, per l'India, un momento d'oro. Per sostenere, però, un tale ritmo di crescita, è necessario uno spiegamento di forze infrastrutturali notevoli. In una parola: investimenti, che prima di tutto considerino ammodernamenti e miglioramenti della rete viaria, ferroviaria, aeroportuale, telecomunicazioni ed energia elettrica, ma anche delle vie d'acqua (irrigazione, condotte d'acqua).

La Commissione Indiana per lo Sviluppo ha infatti calcolato che sarà necessario aumentare il Pil investito per le infrastrutture dal 4,6 per cento al 7-8 per cento l'anno nel periodo 2007-2012, con un dispendio stimato in circa 320 miliardi di dollari, così suddivisibili:

- 50,8 miliardi per l'ammodernamento e sistemazione della rete stradale
- 9,25 miliardi per gli aeroporti
- 11,5 miliardi per le strutture portuali
- 69,39 miliardi per la rete ferroviaria

Questi investimenti richiedono, dunque, uno sforzo non solo da parte del Governo, ma anche un flusso di capitali provenienti da investitori stranieri. Una *partnership* pubblico-privata, in cui lo Stato garantisce l'importazione del 100 per cento dei profitti guadagnati con gli investimenti, anche se non protegge dagli andamenti borsistici esteri. Con questo richiamo, il Governo ha aperto le frontiere attraendo investitori dagli Stati Uniti e dall'Unione Europea - soprattutto tramite i *private equity funds*, dall'Asia, dall'Australia, e sempre dall'Unione Europea, invece, come *general contractors*.

Le compagnie malesi, IJM e Road Builders Malaysia, per esempio, investiranno circa 13 miliardi di dollari per l'ammodernamento di una stretta superstrada di 14.000 km, facendola diventare un'autostrada a 4 corsie. La Barclays ha acquisito il 4,7 per cento delle azioni dell'Agenzia per lo Sviluppo Finanziario dedicato alle Infrastrutture Indiane (IDFC). Ma è la Deutsche Bank il maggior investitore: finanziando con 260 milioni di dollari operazioni di ristrutturazioni infrastrutturali e di prestito al consumo, ha guadagnato più del doppio, portandosi a casa dalla sua filiale indiana 560 milioni di dollari. Il Governo indiano, da parte sua, per promuovere vari progetti infrastrutturali sta avviando collaborazioni su larga scala con la Banca Mondiale e l'ADB.

### Aeroporti, una crescita vertiginosa

Il settore aeroportuale è forse il segmento infrastrutturale con la crescita più veloce e frenetica. E ben si capisce perché: è il sistema di trasporto più rapido e immediato per collegare una città all'altra, quando una nazione è quasi un continente e le distanze sono enormi.

Nel biennio 2005-2006, l'aumento del traffico passeggeri è salito al 24 per cento, il traffico merci del 10. Tassi quasi insostenibili, nonostante le ristrutturazioni e gli ammodernamenti degli ultimi periodi.

Le principali carenze si possono identificare nel settore strutturale aeroportuale, nella formazione professionale, ma anche nei sistemi di atterraggio notturno e nella gestione del traffico merci. Per questo motivo, il Governo indiano ha promosso una progressiva liberalizzazione del settore e vari pia-





ni di intervento negli anni passati, con un più recente e ultimo progetto di finanziamento di 9.300 milioni di dollari per il 2012. Esso prevede la ristrutturazione, con l'apporto di finanziamenti privati, dei principali aeroporti indiani di Delhi e Mumbai, la costruzione di nuovi aeroporti a Bangalore e Hyderabad, oltre all'identificazione di nuovi aeroporti da ristrutturare (sempre con capitali privati) e la costruzione di altri 35 scali fuori dalle aree urbane. Un consorzio guidato da Siemens (Germania), Inique Zurich (Svizzera) e Larsen & Toubro (India), sarà la *joint venture* strategica con le Autorità Aeroportuali Indiane per la ristrutturazione dell'aeroporto di Bangalore con un investimento di 320 milioni di dollari.

### Strade e autostrade per il nirvana

L'India è uno dei Paesi con la più grande rete stradale al mondo ed è l'ultimo nodo di collegamento tra le città e i villaggi, dopo gli aerei e i treni. I chilometri totali sono 3,34 milioni, di cui solo il 2 per cento è costituito dall'autostrada che, a sua volta però, vede passare il 40 per cento degli spostamenti di tutta la nazione.

Ad oggi, infatti, più del 70 per cento delle merci viaggia su strada, e il traffico passeggeri ha già superato l'85 per cento. Il numero degli autoveicoli è cresciuto, negli ultimi cinque anni, con un ritmo del 10,6 per cento l'anno; per questo motivo la ristrutturazione e l'ammodernamento di tutta la rete sono diventate tematiche di massima urgenza.

Il Governo, nel 1988 (ma è diventato operativo soltanto nel 1995), ha istituito il National Highways Authority of India (NHAI - Agenzia Nazionale Autostradale Indiana), che ha lo scopo di promuovere, sviluppare, gestire, ma anche trovare i finanziamenti, per tutta la rete stradale indiana.

Gli investimenti nei prossimi 10 anni sono stati calcolati in circa 50 miliardi di dollari; e comprendono nuovi progetti di *partnership* pubblico-private con enormi potenzialità di investimento per diverse compagnie estere operanti non solo nel settore stradale puro e semplice, ma anche come consulenti, compagnie di ingegneria, imprese di edilizia civile, agenzie attive nel settore pedaggi, nel TTS.

### Porti: veleggiando con la liberalizzazione

Il settore portuale in India è forse l'esempio più chiaro della politica di liberalizzazione iniziata nell'ultimo decennio.

Nel biennio 2005-2006, i 199 porti indiani avevano una capacità di scarico di 600 navi e una movimentazione di 573 cargo. Oggi, il sistema di trasporto merci è stimato in 1.000 miliardi di tonnellate/km e potrebbe arrivare a circa 2.000 miliardi di tonnellate/km nei prossimi 10 anni. Il settore, dunque, deve imperativamente essere ampliato con l'aumento della propria capacità ricettiva a 1.300 navi entro il 2012.

I porti indiani scontano le lente procedure di scarico e la mancanza di un'adeguata rete di collegamenti con le aree interne del Paese: i primi provvedimenti traducono per ognuno di essi una rete di superstrada e una linea ferroviaria.

La liberalizzazione del mercato indiano è dunque il sistema più adeguato per attirare cospicui investimenti, soprattutto esteri. Dagli anni 90 il Governo indiano ha utilizzato, e tuttora utilizza, la privatizzazione per espandere il settore delle infrastrutture portuali. Questo sistema prevede una partecipazione tra pubblico e privato in cui il 100 per cento degli investitori siano stranieri. I più importanti: il Gruppo Maersk, l'Autorità Portuale di Singapore, i Porti Internazionali di Dubai, gli australiani P&O Pty Ltd, gli inglesi M/s Portia Management Services Ltd e i tedeschi IQ Martrade Management & Holding GmbH.

### Treni, un improvviso successo annunciato

Forse non tutti sanno che l'India ha le ferrovie più lunghe di tutta l'Asia, ma certo si sa che il treno è uno dei primi e più importanti mezzi di trasporto: 11.000 sono i mezzi che ogni giorno partono, e di questi 7.000 sono treni passeggeri.

Da qui al 2012 è previsto uno spostamento di 1.100 milioni di tonnellate di merci, e di 840 milioni di passeggeri; questi dati, che spaventano, hanno reso necessari, anche in questo settore, un ammodernamento e un aumento delle capacità ricettive delle strutture. Sono 260 i progetti già in attuazione, per un costo di 12,6 miliardi di dollari. Prevedono: 8.000 km di nuove linee, 7.900 km di ristrutturazione dei binari, 3.300 km di raddoppio delle linee, 2.200 km di posa linee elettriche, 245 km di progetti nelle aree suburbane. Recentemente, le ferrovie indiane si sono aperte al libero mercato, con una prima finestra di privatizzazione che ha permesso agli investitori privati di entrare nel trasporto merci-*container*: ad oggi sono 14 gli operatori privati che lavorano tramite un contratto di *partnership* con le ferrovie.

È pronta a cogliere le grandi opportunità del mercato globale: è l'India dei giorni nostri, l'India della crescita economica accelerata, l'India che con l'Italia ha tanto in comune. A cominciare dalle antiche origini



## Dentro la globalizzazione a passi da gigante

**M**andarapu Subbarayudu è Consigliere Commerciale dell'Indian Foreign Service. Nessuno meglio di lui sa che cosa sta bollendo in quel gigantesco calderone che è il subcontinente indiano. Quindi, se dice che “un periodo magico si sta aprendo nella storia dell'economia del mio Paese”, e aggiunge “non ho motivo di credere che la traiettoria di crescita possa invertire la sua tendenza”, c'è da credergli...

**Signor Consigliere, oggi i rapporti tra India e Italia sono eccellenti, sotto tutti i punti di vista. Eppure sono due nazioni molto diverse tra loro. La sua esperienza nel nostro Paese le ha permesso di individuare punti di contatto comportamentali, ideologici, professionali?**

Ha ragione, le relazioni bilaterali tra Italia e India stanno vivendo un periodo d'oro, e questo a seguito di una cooperazione economica crescente. I nostri due Paesi derivano entrambi da due antiche civiltà, e condividono valori fondamentali come la democrazia, la libertà, i diritti umani e sociali, la libertà di stampa. Questa affinità di base è servita a rafforzare e diversificare la cooperazione bilaterale in più settori. Già all'epoca dell'antica Roma c'erano scambi commerciali con il mio Paese: seta, pietre preziose e semi-preziose, spezie dall'India verso Roma; vasellame in terra cotta, anfore, lampade, vasi in vetro, olio d'oliva e vino da Roma verso l'India. Italia e India sono dunque partner “per natura”.

**Qual è la sua idea di progresso e sviluppo?**

In un mondo globalizzato, la crescita economica e il progresso non possono realizzarsi isolandosi. Le nazioni e le agenzie internazionali devono però collaborare a realizzare sinergicamente un miglior *welfare*. Un esempio: l'Italia eccelle nel mondo della moda, del *design* e in tutto ciò che è innovazione e creatività; avete un grande potenziale manifatturiero-tecnologico e *know-how*; d'altro canto, l'India è un Paese ricco di risorse-base, con manodopera di qualità a costi relativamente bassi. Queste due forze dovrebbero incontrarsi per raggiungere ottimi risultati.

**Il suo Paese è certamente il più ricco di diversità, da tutti i punti di vista. Ciò può rappresentare un freno alla crescita?**

L'India sta attraversando una veloce crescita economica, con un Pil che sta crescendo del 9.2 per cento. I rapporti tra risparmi e investimenti stanno aumentando rapidamente, quando il tasso relativo ai risparmi è vicino al 30 per cento e gli investimenti stanno arrivando al 35 per cento del Pil. Le grandi compagnie indiane stanno guardando all'estero per acquisizioni e fusioni. Gli investimenti stranieri sono arrivati a 170 miliardi di dollari. L'India sta diventando il fulcro dello sviluppo delle moderne tecnologie: un polo tecnologico. Negli ultimi decenni il livello di povertà è significativamente sceso e gli sforzi del Governo e della po-



polazione non sono mai venuti meno.

La risposta, comunque, rimane una politica di sostegno degli alti tassi di crescita economica. Mi spiego meglio: come si mantiene un livello economico così elevato con la sola domanda interna? Risposta: l'India è un Paese giovane e lo sarà sempre più. È il terzo al mondo per manodopera specializzata nel settore scientifico. E, secondo una ricerca di Goldman Sachs, crescerà di circa l'8 per cento entro il 2020.

**Quale dovrebbe essere a suo avviso l'orientamento produttivo prevalente? Perché?**

L'industria e i servizi sono le due anime gemelle che hanno spinto finora l'intero sistema di sviluppo economico del Paese. Il settore dei servizi continua a costituirne la base; e fra i tre sotto-settori, gli indici di crescita di commercio, turismo, trasporti e comunicazione sono raddoppiati sin dal 2003-2004. Il settore manifatturiero è la colonna portan-

te della nostra economia. L'India ha il potenziale per diventare "il" polo manifatturiero nel settore tessile e in quello automobilistico, nell'acciaio, nei metalli e nei prodotti petroliferi per l'intero mercato mondiale. Sul fronte dei servizi, enormi progressi sono stati fatti nella rete ferroviaria passeggeri e nella produzione dei veicoli commerciali; nell'ampliamento delle reti telefoniche; nei servizi finanziari bancari, assicurativi e immobiliari; nel settore edilizio... Per contro, l'occupazione in agricoltura è scesa drasticamente.

**In India sono presenti molti impianti manifatturieri di Gruppi occidentali. È soltanto una questione di costi?**

L'India è testimone di numerosi successi imprenditoriali: in questi ultimi anni industrie sia indiane sia a capitale straniero hanno visto aumentare il proprio giro d'affari e la propria produttività; questo le ha portate a reinvestire i profitti e immettere capitali freschi nel ciclo produttivo. Le compagnie straniere progettano di espandersi diversificando il prodot-

tonenti, moda, settore energetico, cinema, comparto farmaceutico e turistico, *hi-tech*, biotecnologie e aero-spaziale. Tutto ciò di pari passo con i settori in cui già cooperiamo attivamente e che continuano ad offrire tante opportunità di sviluppo quali il tessile-abbigliamento, l'oreficeria e le pietre preziose, la componentistica applicata all'ingegneria e l'elettronica.

**I trasporti in India. Come reputa la rete dei collegamenti, indispensabili in un Paese ad alto tasso di crescita?**

Le infrastrutture in India sono una priorità, un requisito indispensabile per supportare una forte crescita economica. Nei prossimi anni saranno necessari 300 miliardi di dollari di investimenti infrastrutturali, e già il Governo del mio Paese sta prendendo provvedimenti per incrementare gli investimenti: *partnership* pubblico-private, un sistema di gare-appalti, ricerca di fondi e altri meccanismi finanziari e procedure di approvazione standardizzate.



Una giusta economia non dimentica mai che non sempre si può risparmiare; chi vuol sempre risparmiare è perduto.

Theodor Fontane, da "Da venti a trenta"

# ECONOMIA

to, installando la base manifatturiera, accrescendo la capacità produttiva, e stabilendo i propri centri-ricerca...

Si cominciano a vedere adesso i primi risultati di questa rivoluzione, cominciata alla fine degli anni 80 primi anni 90.

**A proposito della *partnership* con l'Italia: quali sono le prospettive nel settore *import-export*? A suo avviso, che tipo di produzione italiana può rappresentare un investimento produttivo interessante?**

Il bacino commerciale tra i nostri due Paesi si è allargato oltre i prodotti tradizionali. Il commercio *import-export* ha raggiunto i 5,15 miliardi nel 2006 con una crescita del 33 per cento. Ma ci sono ancora tantissime opportunità non sfruttate. Per esempio, la vostra competitività nel settore tecnologico e nel *design* potrebbe trovare giusta applicazione nei segmenti tipici dell'economia indiana: infrastrutture, agro-alimentare, comparto automobilistico e dei com-

**L'Italia, con la sua esperienza nelle infrastrutture, può essere un valido partner?**

L'Italia ha un forte potenziale nel settore edilizio e infrastrutturale. La costruzione di nuove autostrade, l'espansione delle ferrovie, la modernizzazione dei porti e infine l'espansione degli aeroporti sono delle priorità per il mio Paese. Questi progetti offrono enormi opportunità per le aziende italiane. E anche se molte compagnie italiane sono già presenti in India in questi settori, potrebbero sicuramente aumentare.

**Possiamo chiederle un commento finale sulle prospettive di interscambio tra India e Unione Europea?**

Oggi la UE è il partner commerciale più importante dell'India e uno dei maggiori investitori stranieri. Lo scambio commerciale ha raggiunto i 46,3 miliardi di euro nel 2006. Sempre nel 2006, l'India era il 14° Paese esportatore verso la UE, con uno *share* dell'1,7 per cento sul totale delle importazioni.



# The Great Indian Pie

**L'**elefante si è risvegliato dal suo sonno profondo e si sta finalmente muovendo. In India è cominciata una grandissima rivoluzione: la crescita del settore dei servizi non mostra segni di rallentamento, l'industria va a gonfie vele, ma il vero business è nella grande distribuzione ed è qui che per il 2007 ci attendiamo spettacolari sviluppi.

Wal-Mart, il maggiore *retailer* al mondo, ha fatto qualcosa che non era mai stato fatto prima: ha optato per il *fran-*

*chising* e ha unito le proprie forze a quelle del gruppo Bharati.

Altre *major* della grande distribuzione fanno la coda per offrire i propri prodotti a un paese che conta più di un miliardo di consumatori, mentre la Reliance sta identificando ben 1.600 nuovi centri commerciali da posizionare in tutta l'India e da aprirsi tra il 2007 e il 2010. Subhiksha Retail aggiungerà 180 negozi in otto città dello stato di Maharashtra; ha inoltre pianificato di iniziare la seconda

## Sono tempi di grande eccitazione per il consumatore indiano: comprare cipolle e patate da Wal-Mart è più entusiasmante che prenderle dal fruttivendolo sotto casa. La rivoluzione indiana è nella grande distribuzione

di Suresh Sethi

fase della sua campagna di grande distribuzione con altri 400 negozi, per arrivare a quota 1.000 entro la fine del 2007. I tradizionali protagonisti della FMCG (Fast Moving Consumer Goods) come Hindustan Lever, Dabur, etc. hanno ristrutturato i loro canali distributivi per soddisfare la crescente domanda. Questi sono tempi di grande eccitazione per il consumatore indiano: comprare cipolle e patate da Wal-Mart è davvero entusiasmante, anche solo perché questa sarà una vera sfida per i fruttivendoli e le drogherie “della porta accanto” che dovranno reinventarsi totalmente, augurandosi di prosperare nonostante la con-

punto critico che deve essere curato con la massima sensibilità per rispettare il carattere del marchio e la sua presenza sullo scaffale”. Anthony Lopez Design, agenzia di *packaging* di New Delhi, deve il suo successo alla propria indole avventurosa e alla profonda convinzione che ogni *pack*, per sopravvivere, debba essere contemporaneo. Sudharshan Dheer, i cui imballaggi sono nei negozi indiani da più di trent'anni - dai prodotti per la



correnza internazionale. I *designer* indiani e gli studi di progettazione si stanno preparando ad affrontare il “boom” della distribuzione.

Ashwini Deshpande, *graphic designer* e direttore di Elephant Design spiega: “In India, lavoriamo in uno scenario molto diverso da quello occidentale. Il commercio moderno non ha ancora trovato basi solide. I negozi comuni, i piccoli alimentari di quartiere che vendono un po’ di tutto, di solito sono poco illuminati e ammassano sugli scaffali ogni sorta di prodotto. Il *packaging*, secondo l’FMGC, è un

casa “Kissan” ai nuovi centri commerciali “Foodland” - ne ha viste di tutti i colori. Per lui “il *packaging* deve essere pertinente agli obiettivi aziendali, essere adatto ai consumatori e riflettere i tempi in cui viviamo” e afferma anche che “un *design* che cattura la mente delle persone induce dei comportamenti, un *design* che ne cattura il cuore guadagna fedeltà; il nostro *design* fa entrambe le cose”.

La guerra della grande distribuzione sta facendo aumentare il lavoro dei *designer* indiani. Purtroppo però la maggior parte dei loro progetti imita quelli dei paesi occiden-



tali e il *packaging* manca di un'adeguata ricerca che evidenzia l'*ethos* indiano.

Il *design made in India* deve creare ex novo i propri modelli e trarre ispirazione dalle proprie radici culturali. La dottoressa Kapila Vatsyayan (direttrice e ideatrice del Centro Nazionale per le Arti Indira Gandhi di Nuova Delhi) afferma che "l'arte in India non esula mai dagli altri aspetti della vita. L'estetica emerge da una visione del mondo condivisa, che accetta la diversità della forma. La forma era guidata da confini culturali che cambiavano a seconda dei periodi, delle regioni, degli stili di vita, dei motivi, ma tutti, individualmente e nel loro insieme, erano espressione del livello micro e macro, esperienze di equilibrio, proporzione, armonia e concordia.

L'interdipendenza tra testo e immagine del mito e della metafora è intrinseco nel processo creativo. L'arte indiana era una composizione di molteplici forme che affluivano da un centro e poi vi confluivano... Gli ornamenti e le decorazioni, che rappresentino figure reali o astratte, giocavano un loro ruolo; ogni unità, intrecciata e concatenata, era parte di un insieme. Nella sua totalità rappresentava il paradiso in terra.

Il contenuto, un particolare motivo, lo stile, i costumi e la pettinatura, tutto rappresentava simbolicamente il desiderio, il piacere, la prosperità, la conoscenza, il potere,

il dovere e l'atteggiamento... Il tempo era ciclico, l'inizio era la fine, e insieme anche l'inizio".

Questa dinamica della creazione che passa attraverso la distruzione è ancora parte del nostro cibo, della moda, delle festività - ma non è visibile nel *packaging* moderno. Per i matrimoni in India si spendono milioni per comprare beni di lusso senza marchio. Queste merci continuano ancora la tradizione di trasferire la nozione dell'equilibrio ecologico nel ritmo ricorrente delle stagioni, della vita, concrete manifestazioni sia del sensuale che dello spirituale. Comunque, secondo le stime, il mercato dei beni di lusso avrà un boom nel 2007. Molti marchi importanti come Hugo Boss, Burberry, Cartier, Chanel, Louis Vuitton e Tommy Hilfiger hanno già aperto in India i loro negozi e Giorgio Armani inaugurerà a New Delhi e Mumbai nel 2008. Per il *packaging* dei prodotti di marca ci saranno molte opportunità nei prossimi tre anni e questo è il momento per i nostri *designer*.

L'identità pluralista indiana celebra la diversità ed è questa dinamica stratificata che offre un'opportunità in più al *packaging* nel settore della grande distribuzione. La tradizionale adattabilità indiana e la capacità di interagire con differenti culture - aspetto che si è espresso in molteplici ed articolate espressioni nel passato - offre anche in questo periodo così entusiasmante prospettive di grande interesse.

**Suresh Sethi**, industrial designer, docente e visiting professor nei maggiori istituti di design in India. Dal 2005 è professore associato di arte, design e media alla Nanyang Technological University di Singapore.





*Fermarsi a un angolo di strada e lasciarsi catturare dal “profumo che occhio non vede”. A Mumbai o a Chennai, anche l’acquisto di un cartoccio di biscotti è un’esperienza che non si dimentica*

di Virginio Briatore

# Dove guarda l’Universo



**I**l venditore di biscotti ha le mani infarinate. Taglia l'impasto premendoci sopra un bicchiere di latta. Poi prende i piccoli dischi e li sistema su una teglia grande poco più di un piatto.

Li sistema con cura, uno per uno, di taglio, appoggiati l'un l'altro, come fossero tegole del tempio d'oro.

Indi ravviva il fuoco con un mantice così piccolo che sembra un giocattolo, aggiunge carboni di legna e quando le braci hanno il colore delle mura della Fortezza Rossa le separa in due mucchietti. Poi sistema la teglia sulle braci e vi pone sopra un coperchio di latta dal bordo rialzato all'insù.

Indi ricopre il coperchio di braci e i biscotti restano a cuocersi in questo forno da nulla, liberando nell'aria il profumo che occhio non vede.

Ed è il profumo che ti fa girare la testa, ti fa fermare e chiedere 5 rupie di biscotti.

Allora lui, sempre da seduto, nel suo ergonomico laboratorio-forno-pasticceria di un metro, all'angolo di una strada di terra e asfalto, ai piedi di una fortezza, nel cuore di una megalopoli costruita distrutta e ricostruita in sette posti diversi e vicini per duemila anni, nella più grande democrazia della Terra, alza gli occhi e sorride.

Prima di servire i biscotti, che già sono disposti su un disco di latta, appoggia il disco sulle braci, affinché il sacro fuoco ravvivi, del biscotto, l'anima, la croccanteria e la croccantezza! Poi afferra con due dita uno dei fogli di giornale - ritagliati su misura e ordinatamente stipati fra la parte

forno e la zona esposizione - lo arrotola a forma di cono e vi rovescia dentro la delizia povera e buona.

Se lo mangiate subito la *packaging* finisce lì.

Se invece lo portate via, Indi chiude la sommità del cono e lo avvolge in un secondo foglio di giornale affinché il calore vi accompagni anche in tasca e vi aiuti nel vento fresco dell'inverno che scende dall'Himalaya.

Il venditore di ceci, noccioline e arachidi opera in maniera simile, solo che il fornello-braciere-drogheria lo tiene appeso al collo e se tu non vai da lui, lui lentamente, gentilmente, viene da te. Tu scegli ceci, arachidi o noccioline ed allora lui estrae un pezzo di legno, lo inserisce nel braciere, prende una manciata di frutti o legumi e li riversa in una mini padella da caldarroste, dotata di una manovella come gli antichi macinacaffè.

Poi la poggia sulle braci e gira e tosta, tosta piano e lento gira per quei pochi minuti che a te sembrano un frammento di eternità, finché l'aroma non si sprigiona e ti dice che la sostanza si trasforma in nutrimento e sapore.

A quel punto, se siamo a Mumbai o a Chennai, lui prende il solito pezzetto di giornale, ma molto piccolo, più piccolo di una cartolina, e lo usa come cartoccio per servire i grani croccanti e se invece siamo in un villaggio piccolo e povero di cui non si ricorda neanche il nome, lui fa lo stesso gesto, ma anziché la carta usa una foglia secca e umida, che si arrotola morbida come una foglia di tabacco e sublime si sposa con l'altrui calore e sapore. Con questo caldo "blister" di natura, il bipede umano si allontana lie-



to e sgranocchia i semi del mondo.

Poi ci sono le scatole dei fiammiferi (con sopra una lampadina!) così piccole che si perdono nelle tasche e le scatole fatte con le foglie del the in foglia; ci sono scatole di latta per i peccati di gola e scatole d'argento per i peccati di mente; scatole di legno che profumano cento e dieci anni e scatole traforate affinché l'aria porti refrigerio. Ci sono milioni di scatole, buste, sacchetti, flaconi e scrigni che, per quanti siano, saranno sempre meno degli dèi che abitano templi, alberi e pietre. Ci sono tutti i *packaging* comparsi sul mercato da quando il mercato esiste.

Ci sono *designer* senza nome che rifanno a mano insegne e scatole, *designer* puri come una fabbrica d'arte e ci sono fabbriche immense che fanno *packaging* per tutti i miliardi di prodotti che ogni giorno entrano nella vita di un miliardo e cento milioni di bipedi umani.

Le tecnologie massime coesistono con le minime perché in India tutte le esistenze coesistono e molti umani anco-

ra sanno guardare lontano.

Come scrive Ettore Sottsass "Dove guarda l'universo? In silenzio, l'universo rotola su se stesso, manda fuori radiazioni, temperature, gravitazioni, accelerazioni, eccetera e guarda nel vuoto.

Dove guardano le primavere, gli inverni, le tempeste, dove guarda il mare? Nel vuoto. Soltanto noi guardiamo la chiave dell'antifurto, il portamonete, l'orologio, la data di nascita, il nome sulla carta di identità fornita dal municipio. Invece in India ci sono quelli che guardano nel vuoto". Da non confondere col sottovuoto.

**Virginio Briatore**, studioso dei linguaggi contemporanei, si occupa prevalentemente di Life Design. La sua vita professionale si articola in varie attività, tutte inerenti il design: copy writer, consulente aziendale, scrittore freelance e saggista, ha partecipato a convegni e seminari in tutto il mondo. Ultima sua pubblicazione è "Nirvana Inferno", ed. Leucasia, 2006.



सुस-11

NO PARKING

कुल्या भोजन  
RESTAURANT

केलाश टैक्स

Inglese per nascita, italiana per adozione, indiana per amore:  
del proprio lavoro, del marchio automobilistico che rappresenta,  
del Paese che ad ogni viaggio la fa sentire a casa...

## Storia di Julia, manager cosmopolita

“**N**ata a Exeter, Gran Bretagna. Cittadina inglese ma residente in Italia da molto tempo. Ed è proprio in Italia che ho iniziato ad intraprendere la carriera in ambito automobilistico. Dopo varie esperienze lavorative in questo campo, in provincia di Bolzano, dodici anni fa, ho fondato Melian Italia, importatore e distributore del marchio automobilistico indiano TATA.

Ma i miei contatti con l'India risalgono a tempi più... remoti. Oggigiorno con questo grande Paese, tanto affascinante quanto pieno di contraddizioni, ho un rapporto consolidato, iniziato negli anni '80. Fu allora che feci il mio primo viaggio, per motivi di lavoro, a New Delhi. Sempre nel mondo delle automobili, più precisamente alla fabbrica della Maruti. Da allora, sono stata in India innumerevoli volte.

A quei tempi - sicuramente più che oggi - l'impatto era estremamente forte. L'India ha degli aspetti molto contrastanti. Odori, profumi, rumori, la gente povera per strada. Anche il cibo è forte, così speziato e piccante. Per fortuna lo adoro!

Nel corso degli anni ho collaborato con diverse fabbriche di automobili nel mondo e posso dunque affermare, con cognizione di causa, che lavorare con gli indiani non è difficile. Sono stata accolta ottimamente sin dall'inizio e i nostri rapporti di lavoro si sono sviluppati e rafforzati nel tempo. Ovviamente, mi aiuta il fatto che sono di madrelingua inglese, idioma che - vuoi per motivi commerciali che storici - ancora oggi unisce questo grande continente, soprattutto nel mondo del lavoro. Per questo, ci capiamo molto bene ed apprezziamo reciprocamente il nostro buon "sense of humour". Anche il fatto di essere donna non ha mai creato problemi, cosa che, al contrario, ogni tanto riscontravo con società automobilistiche di Paesi diversi. Professionalmente non vi sono preconcetti pro o contro le donne, l'importante è essere preparata ed io ho sempre avuto la massima disponibilità.

Come detto, negli anni '90 ho fondato la Melian Italia insieme con il mio socio, Adriano Doriguzzi, e nel 1995 abbiamo iniziato l'importazione del marchio TATA in Italia.

Allora la mia destinazione indiana da New Delhi si è spostata a Mumbai, dove hanno sede molti uffici del Gruppo e, successivamente, alla fabbrica, sita nel bell'altipiano di Pune. Non sapevo molto della TATA ma ho imparato velocemente l'importanza di questo grande gruppo e la stima e l'affetto che il popolo indiano nutre per la famiglia.

**L'India ha degli aspetti molto contrastanti: odori, profumi, rumori, la gente povera per strada. Anche il cibo è forte, così speziato e piccante. Per fortuna lo adoro!**

Sin dalla fondazione nel 1856, i Tata hanno devoluto parte dei guadagni al popolo indiano per contribuire alla costruzione di asili, scuole, alloggi, ospedali e molte altre attività sociali. Conosco bene il Signor Ratan Tata (attuale Presidente del Gruppo) già da molti anni e mi fa sempre piacere rivederlo. È una persona di alto talento commerciale, con una grande carica umana.

Per l'Italia, oggi l'India è un po' di "tendenza". Questo vale per l'arte, per la musica, per il cinema (vedi Bollywood) ma forse soprattutto per il commercio.

Senza saper di mode, è dal 1995, cioè da quando collaboriamo con TATA, che quasi ogni anno accompagniamo in India gruppi di concessionari italiani TATA. Dopo l'impatto iniziale che questo Paese provoca a chi lo visita per la prima volta, la permanenza è sempre stata apprezzata, in special modo grazie all'accoglienza del personale TATA, che fa di tutto per rendere piacevoli le visite.

A onor del vero, abbiamo anche la fortuna che la più bella catena di alberghi di lusso in India appartiene alla TATA. Parlo dei Taj Hotels, dove anch'io alloggiao quando arrivo a Mumbai e dove mi sento sempre come a casa.

Dalla prima volta che la visitai, l'India è cambiata moltissimo. D'accordo, è un fenomeno naturale ma, usi agli standard europei, il cambiamento indiano è evidente anche all'osservatore meno attento. Dapprima questo mutamento era lento, lo notavi appena. Oggi, invece, è rapidissimo. A Mumbai o a New Delhi, ad esempio, vedi la sparizione dei tre ruote, la costruzione della metropolitana, lo svecchiamento del parco macchine circolante. E tutto questo non di anno in anno, ma di mese in mese!

Mi reco sempre volentieri in India sia per il Paese in se stesso che per incontrare i miei amici e compagni di lavoro. Com'è facile immaginare, è un periodo di grandissimo impegno perché la notorietà del nome TATA sta crescendo velocemente anche nei nostri mercati europei”.

Julia Wilson





La vera casa dell'uomo non è una casa, è la strada. La vita stessa è un viaggio da fare a piedi.

*Bruce Chatwin*

# MUOVERSI







Una sfida professionale, un'opportunità avvincente: è TNT nelle parole di Abhik Mitra, da quattro anni Managing Director indiano. Che, se non lavorasse per il network, sarebbe lieto di mettersi al servizio di una ONG

## Abhik Mitra, Mister fair play

**L**abilità del capitano nel decidere la strategia è cruciale per il successo della squadra. In una partita di cricket. Sì, avete capito bene. Sto parlando di un gioco in cui più della vittoria conta lo spirito con cui si scende in campo, un gioco in cui la responsabilità principale del capitano è far rispettare le regole del *fair play*. Abhik Mitra, ingegnere chimico da quattro anni ai vertici di TNT India, è stato School Cricket Captain. Un ruolo che non ha dimenticato...

### Da quanto lavora in TNT?

Dall'aprile 2003, poco più di 4 anni.

### Prima di iniziare questa sfida professionale, cosa sapeva di questa multinazionale?

La conoscevo solo di nome, ma quando mi è arrivata la proposta ho fatto delle ricerche senza tralasciare nessuna fonte disponibile, e l'opportunità mi è parsa subito avvincente.

### I trasporti in India: la sfida più grande per un operatore logistico e, in particolare, per un corriere espresso. Concorda con quest'affermazione?

Certamente. La situazione infrastrutturale, gli oltre 25 Stati, la diversa legislazione fiscale, i confini, i posti di controllo, le condizioni del tempo... sono tutte variabili da tenere in considerazione. Va detto che negli ultimi 10 anni sono stati fatti molti progressi e siamo ansiosi di vedere il completamento del progetto Golden Quadrilateral Highway, che sicuramente migliorerà e velocizzerà il flusso del traffico.

Ma non dimentichiamoci che l'India è anche un Paese con una miriade di realtà locali, lingue e dialetti: questo non semplifica le cose, ma senza dubbio rende l'impresa ancora più allettante.

### Crede che sia possibile elaborare una strategia comune a tutti i Paesi o, a suo avviso, le realtà locali sono troppo diverse?

Buona domanda. Le realtà locali sono ovviamente diverse, ma le pratiche commerciali e il comportamento dei clienti in generale sono abbastanza simili.

Per un'organizzazione orientata a crescere come TNT, che

crede nell'assoluta centralità del cliente e in una gestione guidata dai processi, è possibile elaborare una macrostrategia comune a tutti i Paesi, anche se la velocità di implementazione e il successo finale possono richiedere interventi strategici specifici a livello di singola nazione a seconda del tipo di business e della situazione politica, economica, sociale, tecnologica, legale e ambientale contingente.

### Quali sono le vostre principali difficoltà?

Guardi, sono una persona molto positiva e non mi arrendo mai. Credo che nella vita non ci siano difficoltà, ma solo sfide. E questo approccio personale coincide pienamente con il *modus operandi* di TNT.

Al momento, stiamo affrontando in particolare quella legata all'integrazione, trasformazione e *re-branding* di Speedage, uno dei più grandi *express-courier* operanti in India, che TNT ha acquisito all'inizio del 2006. Ci stiamo focalizzando su un *framework* costituito da Persone, Qualità, Crescita e Profitto e stiamo procedendo con l'integrazione dei processi TNT all'interno dell'organizzazione. Le sfide legate al cambiamento sono sempre positive. Storicamente Speedage vanta un tasso di crescita fra i più veloci del settore, e il nostro obiettivo è continuare a mantenerlo tale.

### Dove si concentra maggiormente il flusso del traffico?

Sul fronte *road*, la maggior parte del traffico va e viene dalla regione occidentale dell'India, seguita dal Sud (*inbound*) e dal Nord (*in - e outbound*). Il terreno più duro per noi è la parte orientale del Paese, e in particolare il Nord-est nelle zone di confine con Nepal, Burma, Cina e Bangladesh. Per quanto riguarda l'Express, i flussi principali sono da e per l'Europa, seguita da USA, Cina, Asia Sud-Orientale, Medio Oriente, Africa e America Latina.

Anche l'Italia e la Spagna sono destinazioni molto importanti per l'*export* indiano.

### Oggi l'India è principalmente un Paese esportatore: prevede che in futuro aumenterà lo squilibrio o si tenderà a un parziale riequilibrio import-export?

Negli ultimi 3-4 anni lo squilibrio commerciale si è ridot-



### Dipendenti occupati in tutta la Repubblica dell'India:

1.100 TNT Air Express  
1.300 TNT Speedage Road Express

### Siti del network nazionale:

333 di cui 25 proprietari,  
32 partner d'impresa,  
276 agenti  
660 veicoli impiegati



to, anche se è vero che da Paese in origine importatore l'India ha visto crescere il proprio *export* fino ad oggi del 30 per cento. Resta il fatto che i settori manifatturiero, tecnologico e l'industria pesante dipendono ancora in larga parte dalle importazioni.

**Quali sono i Paesi con il traffico TNT da e per l'India più consistente?**

Regno Unito, Germania, Francia e Paesi Bassi.

**E l'Italia?**

È fra i primi dieci.

**Una parola agli imprenditori italiani: a suo avviso, perché oggi l'India è così popolare? Perché dovrebbero sceglierla per delocalizzare la produzione?**

Ci sono molti fattori da considerare, dalla manodopera giovane e di qualità a prezzi comparativamente meno cari all'adozione di tecnologia e una curva di apprendimento del lavoro più veloce, senza tralasciare le politiche governative federali a supporto del business, che hanno portato ad esempio a creare zone speciali per l'*export* e a destinare risorse significative alle infrastrutture, oltre a una favorevole situazione industriale e alla stabilità politica.

**Parliamo adesso di infrastrutture. Può raccontarci la situazione indiana, anche con casi specifici?**

Le infrastrutture stanno rapidamente migliorando a livello stradale, portuale e aeroportuale.

Le vie seguite sono principalmente *partnership* pubblico-private e privatizzazioni.

**Qual è il rapporto gomma-rottaia?**

La storia del trasporto in India è storicamente legata alla ferrovia. Il trasporto su strada ha pagato per molti anni le carenze infrastrutturali.

Adesso però è in forte crescita.

**Porti e aeroporti sono efficienti?**

Non direi che tutti sono "best in class" ma stanno avvenendo miglioramenti significativi. I tempi di smistamento dei voli sono relativamente più rapidi di molti Paesi. C'è da dire poi che, con una settimana lavorativa di sei giorni, le operazioni di sdoganamento risultano senza dubbio velocizzate.

**Cosa stanno facendo il governo nazionale e quelli periferici per accelerare la velocità commerciale?**

Il governo indiano sta portando avanti un gran numero di azioni volte a promuovere il commercio. Visti i risultati, direi che si sta muovendo molto bene... le potenzialità del Paese indiano sono davvero elevatissime, soprattutto se si considera la sua vera, grande ricchezza: le università che ogni anno laureano i migliori ingegneri del mondo. Il futuro, già adesso, è qui.

**Può raccontarci una sua grande vittoria?**

Il meglio per noi deve ancora venire. Non nego che sia gratificante guidare un *team* che ha ottenuto una crescita fenomenale, continuando a raggiungere gli obiettivi prefissati.

Personalmente, mi sento privilegiato e fiero di lavorare con questa squadra - forte di persone sia giovani che esperte - a un piano strategico che contempla i prossimi 10 anni. Perciò dico che il meglio deve ancora venire.

**Un'idea vincente del suo staff?**

La passione per eccellere, una *vision* e valori condivisi.

**Perché TNT in India esprime valore e leadership?**

Perché senza queste due qualità - Valori e *Leadership* - tutto nella vita sarebbe immateriale.

**Se non lavorasse per TNT, cosa le piacerebbe fare?**

Lavorare per una ONG.

# [EXPERIENCE]



Analisi, maturazione, know how: in pratica,  
tradurre l'**Esperienza** in valore aggiunto.  
Ecco come TNT Express Italy ci riesce.  
Giorno per giorno, rincorrendo l'**Eccellenza**

# Camera con vista al centro di smistamento

**U**na VIP Room da cui parte il “giro turistico” di clienti, fornitori, studenti, giornalisti... In 600, dall’inizio dell’anno ad oggi, sono transitati da questa struttura dedicata all’accoglienza degli ospiti, un’avveniristica sala con vista panoramica sull’impianto caratterizzata da un *design hi-tech* e attrezzata con schermi lcd, impianto stereo, tavolo conferenze e *mega screen* per le proiezioni. È l’Hub piacentino di TNT Express Italy, con i suoi 50mila metri quadrati e lunghissimi nastri trasportatori su cui scorrono fino a 205mila pacchi ogni notte, il più grande centro di smistamento attivo in Italia.

Letteralmente “mozzo della ruota”, l’Hub è la spina dorsale dell’attività del corriere espresso: un’enorme struttura collocata in posizione

*Per capire quello che è diventato il corriere espresso dal ‘64 (data di nascita di Traco, il “papà” dell’attuale TNT) ad oggi, si consiglia un tour guidato all’Hub piacentino*

baricentrica rispetto alle grandi arterie di comunicazione stradale, che funziona solo di notte e smista in poche ore tutte le spedizioni raccolte in giornata dalle Filiali di partenza verso le Filiali di destino, pronte alla consegna il mattino successivo.

Alla fine del *tour*, il visitatore scoprirà che questo concentrato di tecnologia, “figlio” del forte aumento del volume delle spedizioni e della necessità di arrivare alla completa automazione di questo genere di impianti, ha

comportato un investimento complessivo di 16 milioni di euro.

Il centro è in grado di garantire continuità alla *performance* del *network* distributivo attraverso un *sorter* automatizzato di ultima generazione, lungo complessivamente 572 metri e costituito da 716 *tapis roulant*, sui quali scatole e scatoloni si posano e “volano” sino ad una delle 127 bocche di scarico. In perfetta sincronia, centinaia di migliaia di pacchi si incrociano senza mai urtarsi, in una sorta di “danza”



Trasporto della posta, trasporto della voce umana, trasporto di immagini tremolanti - in questo secolo, come in altri, i nostri più grandi progressi hanno sempre l'unico scopo di mettere gli uomini in contatto.

*Antoine De Saint-Exupery*

# TRASPORTO

ipnotica e velocissima, con spettacolari cambi di direzione e con una precisione che stupisce. Essere ospiti della VIP Room dell'Hub di Piacenza è sicuramente un modo inusuale di sbirciare il dietro le quinte di TNT, un autentico *show* che lascia a bocca aperta chi vi assi-

ste per la prima volta. Accompagnato dal *tour leader*, il gradito ospite potrà seguire passo passo il flusso dei colli, da quando arriva il camion allo scarico, all'ingresso sui grandi nastri trasportatori sino al nuovo camion da dove proseguiranno il loro viaggio verso la destinazio-

ne finale. E, a proposito di destinazione finale, l'ultima tappa non potrà che essere la *control room*, l'avveniristica torre di controllo del centro, che regola gli accessi dei camion e detta il ritmo a un meccanismo capace di movimentare, ogni anno, 51 milioni di colli.



# Ogni minuto è

*Time Definite: conoscere in ogni momento, con la massima attendibilità, tempi e modi di spedizione di un collo. Per TNT è prassi, per il cliente è valore. Agli stessi costi*

“**N**oi siamo sudditi del tempo” scriveva William Shakespeare. Cinque secoli dopo, i tempi gli hanno dato ragione. I progressi tecnologici, infatti, hanno moltiplicato in modo esponenziale la sensazione di corsa contro il tempo che da sempre attanaglia chi opera nel business, complici i telefoni cellulari, la posta elettronica, i BlackBerry e la tecnologia wireless. Il risultato è che il concetto di tempo si è com-

presso sempre più, fino ad essere ormai accettato solo nella versione *à la page* di “tempo reale”, vale a dire un orizzonte immediato nel quale non sono ammessi né la pausa, né l’attesa e, probabilmente, neanche il pensiero. Al contrario, l’altra dimensione che a partire dalla teoria della relatività si correla al tempo, vale a dire lo spazio, si sta espandendo in misura irreversibile. Il contesto geopolitico è cambiato così ra-

dicalmente che non esistono più distanze incolmabili: tutto è diventato limitrofo, raggiungibile, possibile. Se vent’anni fa spedire in Cina, in Russia o in India aveva il valore di un esperimento esotico, oggi è esigenza quotidiana. In sintesi, le complicazioni sono aumentate e, con loro, il livello della competizione, che da locale è divenuta globale, e sempre più intensa. Da combattersi, appunto, in tempo reale.



# prezioso

Ecco perché la capacità di diversificare il prodotto, il prezzo, la copertura territoriale e l'eccellenza del servizio offerto sono fattori essenziali per il successo di un'azienda chiamata a soddisfare le esigenze dei suoi clienti ovunque essi siano e prima e meglio dei concorrenti. Facile a dirsi, un po' meno a farsi.

Lo sa bene TNT, che elabora continuamente nuove soluzioni individuando le *timeline* più significative in modo che tempo e spazio ritrovino finalmente parametri di riferimento costanti, a tutto vantaggio del business.

Certo, TNT non potrà liberarvi dalle *e-mail* e dai messaggi in segreteria, dalle riunioni, dalle presentazioni di *business plan* o dall'angoscia del *budget*... ma almeno, ogni mattina, avrete un motivo in meno per preoccuparvi dello *status* delle vostre spedizioni e uno in più per

Quanto più del tempo si tiene a conto, tanto più si dispera d'averne che basti; quanto più se ne gitta, tanto par che n'avanzi.

*Giacomo Leopardi, da "Zibaldone"*

# TEMPO

sorridere grazie ai servizi "Time Definite". *Last but not least*, TNT vi permette di risparmiare: è infatti l'unico corriere al mondo a offrire ai suoi clienti l'opzione "Economy", che permette di raggiungere oltre 200 Paesi

via *road*, sempre in tempi molto ridotti e a costi decisamente competitivi, grazie al più esteso *network* stradale mondiale. E, anche in questo caso, con opzioni prioritarie sulle tempistiche di consegna.

# Il mattino si muove

I nuovi servizi “Time definite” di TNT nascono da una precisa esigenza: quella dei clienti che, sulla base della più importante ricerca di mercato mai effettuata nel settore, chiedevano di poter disporre di una gamma di consegne garantite articolate nell’arco temporale storicamente più produttivo, il mattino, quando di solito si decide se la giornata avrà un segno positivo o uno negativo. Non a caso i nostri nonni dicevano che “il buongiorno si vede dal mattino”... e nella prima parte del gior-

**9:00**  
express



**10:00**  
express



**12:00**  
express



# con noi

no, infatti, TNT ha posizionato i suoi servizi “premium” identificandoli con lo stesso nome a livello *worldwide*: 9:00 Express, 10:00 Express e 12:00 Express.

Nell’ottica della *partnership* che da sempre contraddistingue la sua modalità di approccio a supporto del *business* dei clienti, TNT ha quindi ideato un’offerta che, proprio come fa il mattino, si “muove insieme a loro” e alle loro necessità. Il 9:00 Express, riservato alle consegne internazionali, apre la giornata, seguito dalla possibilità di ricevere pacchi e documenti alle 10 e alle 12, sia entro i confini nazionali sia all’estero, con 10:00 Express e 12:00 Express. In sostanza, tre nuovi modi per iniziare bene la giornata. E poi, la vera grande “rivoluzione” del settore: 12:00 Economy Express. Si tratta di un’autentica novità nel trasporto espresso, un servizio *by road* esclusivo che unisce la garanzia di consegna a un orario definito con un servizio internazionale affidabile, anche se non entro le 24 ore. Il tutto è possibile grazie a un *network* stradale unico e capillare che permette di unire in un solo servizio due aspetti a torto fino ad ora ritenuti inconciliabili.

*Depot Automation, ovvero: come anticipare di un'ora l'uscita dei mezzi di distribuzione. Sorter e software gli elementi chiave di un processo che permette a TNT Express Italy di mantenere salda la pole position*

## Tanto di guadagnato

**È** nella sua natura di corriere espresso ingaggiare tutti i giorni una lotta contro il tempo. E siccome le sfide a TNT sono sempre piaciute, l'aumento esponenziale dei volumi trasportati in una situazione di congestione delle arterie cronica non ha fatto altro che stimolare ulteriormente il già creativo *management*.

Avete presente quello che succede in Formula Uno? In TNT è la stessa cosa: un *team* di ingegneri simula a tavolino le condizioni di "gara", effettua *test* pilota e riesce a perfezionare o a ridisegnare ogni singola fase del processo distributivo, dalla lavorazione della gestione dei colli nelle Filiali ai percorsi dei camion durante la notte, limando minuti preziosi nella quotidiana corsa contro il cronometro. I risultati parlano chiaro: i tempi di TNT, prima della classe nel settore, migliorano costantemente: migliaia di colli in

più vengono consegnati in minor tempo e in perfette condizioni.

Proprio come nelle competizioni motoristiche, TNT si aiuta con soluzioni meccaniche ed elettroniche. L'ultima innovazione della "squadra corse" si chiama Depot Automation: così come negli Hub, anche nelle Filiali più grandi è stato installato un *sorter*, carosello completamente automatizzato che consente di lavorare migliaia di pacchi in un tempo drasticamente ridotto.

Gli impianti, che comportano investimenti per una decina di milioni di euro, occupano una superficie di oltre 1.000 metri quadri e dispongono di nastri trasportatori lunghi centinaia di metri. Il loro funzionamento è simile a quello dei macchinari impiegati negli aeroporti per la consegna delle valigie ai passeggeri. Ed è esattamente in questa fase che entra in azione Microzone, il *software*

sviluppato *ad hoc* per TNT che fa in modo che i colli arrivino nella zona di competenza del *driver* già prenumerati all'origine.

Con Microzone (il cui livello di precisione è superiore al CAP postale) ogni intervento umano in Filiale per assegnare i "giri" di distribuzione ai vari furgoni scompare, con evidente risparmio di minuti preziosi ed eliminazione della possibilità di errore. A moltiplicare l'efficacia di queste strutture interviene poi un altro programma che si integra con Depot Automation: "Imaging", così si chiama, prevede la gestione totalmente *on-line* e *paperless* delle attività di *back-office*, riducendo ulteriormente i tempi di lavorazione dei colli e soprattutto dei documenti che li accompagnano.

Il risultato complessivo è l'anticipo di oltre un'ora sui tempi di uscita dei mezzi per la distribuzione.



Giorno o notte? Difficile dirlo, gli hub TNT sono in eterno, continuo, movimento, anche se la notte è regina, ed è allora che nasce e raggiunge il suo culmine il processo, la creazione del flusso di imballaggi che, come per incanto, trovano posizione e direzione, un balletto di invisibile regia ma di precisi movimenti. Dall'apparente caos della sera alla quiete, transitoria e fugace, dell'alba.

# Per salvare il mondo occorre un



*Si chiama SEE il progetto con cui TNT aderisce alla Campagna per l'Energia Sostenibile in Europa promossa dalla UE. Dieci i punti chiave di un piano di lavoro che si fonda su una presa di coscienza*

**P**arte con un'ammissione di responsabilità, e già per questo merita un plauso, l'azione di TNT a salvaguardia dell'ambiente. Come avvenne nel 2003, quando promosse il "Walk the World" per combattere la fame nel mondo, il *management* del corriere espresso sposa la linea dell'impegno fattivo, anche di fronte a problemi all'apparenza insormontabili.

L'ammissione di responsabilità, ovvero una premessa oggettiva: il settore dei trasporti incide direttamente sull'aumento degli inquinanti presenti nell'atmosfera. Il 20 per cento delle emissioni di anidride carbonica del pianeta, il gas principale responsabile dell'effetto-serra e quindi di tutti i guai climatici, è infatti imputabile alla circolazione delle merci. In Italia, in particolare, il trasporto rappresenta attualmente la più importante fonte di emissione di sostanze inquinanti quali PM10, ossidi di azoto, composti organici, benzene e monossido di carbo-

nio. È il trasporto su strada la principale fonte di PM10 e di altri inquinanti per molte città: a Roma, ad esempio, il trasporto stradale contribuisce al totale delle emissioni di PM10 nella misura del 70 per cento.

Ecco perché TNT ha ideato, a livello di Gruppo, Planet Me°, un programma di revisione di tutte le attività in un'ottica eco-sostenibile a partire dalla seconda metà del 2007. Una revisione che non si limita alla riduzione delle emissioni dei propri mezzi (già dal 2005, con il Progetto Driving Clean, TNT ha avviato il rinnovo sistematico dei veicoli obsoleti) ma prevede anche: l'utilizzo di energia pulita e di materiali eco-compatibili per alimentare e costruire le proprie infrastrutture; l'uso di vetture aziendali ad alimentazione ibrida; la riduzione del 30 per cento dei viaggi per i *meeting* grazie alle videoconferenze; il coinvolgimento diretto dei dipendenti e dei loro familiari nella conduzione di

uno stile di vita più attento al fragile equilibrio nel quale siamo inseriti.

Fedele alla sua funzione di "apripista" per le tematiche ambientali - nel 2001 è stato il primo corriere espresso in Italia ad ottenere la certificazione ambientale, e dal 2005 è il solo a utilizzare energia completamente rinnovabile per tutte le sue strutture sul territorio TNT Express Italy ha anticipato di qualche mese l'implementazione di Planet Me° aderendo alla Campagna per l'Energia Sostenibile in Europa (Sustainable Energy Europe, SEE) promossa dalla UE.

Il Ministero dell'Ambiente ha selezionato un *panel* di aziende ed enti pubblici allo scopo di creare un "network eco-sostenibile" capace di sviluppare soluzioni rispettose dell'ambiente all'interno dei settori di competenza, creando una "filiera di sostenibilità" che sappia fornire risposte adeguate al problema del-

# grande gioco di squadra

l'impatto ambientale. Nello specifico, TNT Express Italy è impegnata, in quanto azienda di trasporti, nell'area "Sustainable Energy in Transport" dove è chiamata a promuovere iniziative volte alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e alla salvaguardia dell'ambiente.

E per l'ambiente, TNT Express Italy può fare davvero molto: basti pensare che movimentata ogni giorno oltre 7.500 veicoli ed è presente con 164 strutture su tutto il territorio nazionale (per un totale di 410.000 metri quadrati) in cui operano oltre 8.000 persone. La somma di queste attività si traduce in un impatto ambientale considerevole, che TNT punta a ridurre drasticamente entro il 2010. Un esempio: se tutti i tetti delle 164 strutture fossero dotati di pannelli solari fotovoltaici, l'energia prodotta sarebbe equivalente a quella attualmente prodotta dall'Italia. In pratica, la si raddoppierebbe!

Ecco i dieci elementi qualificanti del progetto di responsabilità ambientale:

**Programma NOP** (Network Optimization Project): è stato monitorato e razionalizzato il percorso degli oltre 700 mezzi che collegano ogni notte i centri di smistamento alle

Filiali italiane del *network* TNT (il più capillare del settore). Un *software* specifico, "Dante", consente di analizzare i flussi di traffico del *network* TNT, in un'ottica di miglioramento continuo, *day by day*, di obiettivi, percorsi e conseguentemente numero di mezzi. Sulla base di queste indicazioni, inoltre, è stata scelta la posizione baricentrica di Piacenza quale sede del nuovo Hub, attivo dal 2006: sono stati così ridotti 2.549 km di percorrenza giornaliera dei TIR, pari a oltre 560.000 Km/anno.

**Rinnovo progressivo della flotta** attraverso convenzioni con le case produttrici e impiego di un nuovo aereo sulle tratte nazionali. Letà massima del parco circolante è stata fissata in 5 anni. Tale obiettivo sarà raggiungibile attraverso l'attivazione di *partnership* con le case produttrici.

**Consegne in città:** utilizzo di veicoli ecologici elettrici e a metano per la distribuzione nei centri abitati. I mezzi elettrici per la distribuzione nei centri urbani sono già utilizzati da TNT UK, che a Londra adotta dalla fine del 2006 due maxi-furgoni da 7,5 tonnellate interamente elettrici.

**Uso delle videoconferenze:** è in fase di com-

pletamento un sistema di videoconferenze nelle principali sedi regionali onde ridurre drasticamente i viaggi per *meeting* e riunioni di lavoro.

**Definizione di un *mobility plan*:** verranno ottimizzati i trasferimenti casa-lavoro con l'obiettivo di ridurre il numero dei veicoli circolanti attraverso il concetto di *car-sharing*.

**Company car policy:** sostituzione progressiva della flotta aziendale con autovetture a basso impatto ambientale.

**Utilizzo energia da fonte rinnovabile:** TNT dal 2006 utilizza esclusivamente energia idroelettrica grazie alla partecipazione al Consorzio Idroenergia.

**Produzione di energia da fonte rinnovabile:** installazione di pannelli fotovoltaici sui tetti degli impianti per la produzione di energia solare.

**Riduzione dei consumi energetici** attraverso l'utilizzo di corpi illuminanti a basso consumo: sono in corso alcuni *test* pilota, al fine di valutarne l'adozione nelle sedi di TNT.

**Green Building:** revisione dei requisiti *standard* dei nuovi immobili al fine di ottimizzare i consumi energetici ed ottenere la certificazione ambientale degli immobili.

Gli uomini, anche genii, hanno bisogno dell'ambiente.

Luigi Sturzo

# AMBIENTE



## INDIA Arrivano gli Euro Bus firmati Cosepuri

Nasce Euro Bus Network India (Ebn), con sede a Pune, detenuta in forma paritetica dall'italiana Busagent (marchio Busclick) controllata da Cosepuri (consorzio bolognese di autotrasporto con 26 milioni di fatturato nel 2006 e un parco di 465 veicoli tra auto, bus e mezzi per il trasporto merci) e dall'indiana Kubera. Due i rami di business - il trasporto e la commercializzazione di pacchetti turistici personalizzati da e per l'Europa - per un network cui hanno aderito fino a questo momento sei operatori con una flotta di 3.000 veicoli.



**BRUXELLES** - La UE detta nuove regole per i Tir. In sintesi: formazione obbligatoria di un manager per ogni azienda di trasporto che si traduce in un corso di 140 ore più esame finale; definizione

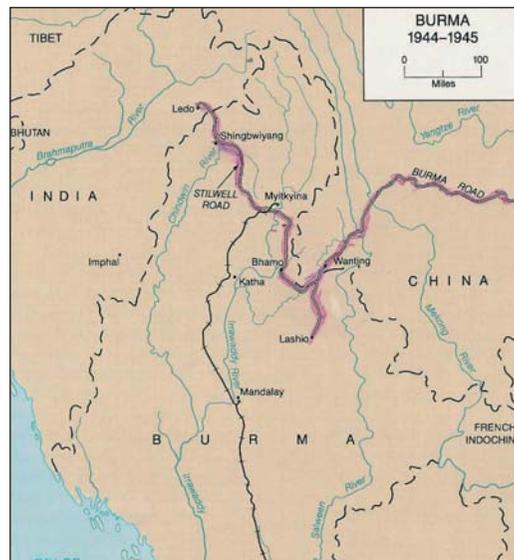
di cabotaggio unica per tutti i Paesi dell'Unione; meccanismi automatici per l'applicazione delle sanzioni di guida (le infrazioni gravi che comportano il ritiro della patente saranno trasmesse a tutti gli Stati membri attraverso un registro elettronico che dovrà essere operativo di qui a 3 anni). Bruxelles stima un beneficio economico, frutto della riduzione dei carichi amministrativi, fino a 190 milioni di euro l'anno.

**MOSCA** - Firmato nella capitale russa l'accordo di collaborazione tra Alenia Aeronautica e l'Istituto centrale di aero-idrodinamica russo, TsAGI. È finalizzato alla ricerca, sviluppo e progettazione di aerostutture per aerei che effettueranno voli commerciali.

**GORIZIA** - È la più grande nave passeggeri mai costruita per il mercato britannico; si chiama "Ventura" ed è stata varata nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone (Gorizia). Sarà l'ammiraglia della flotta P&O Cruises, brand del gruppo Carnival. La consegna è prevista per la primavera del 2008. Le "misure" di Ventura: 114.000 tonnellate di stazza lorda, una lunghezza di 290 metri e la possibilità di ospitare nelle sue 2.180 cabine fino a 4.850 passeggeri (3.592 ospiti, 1.258 dell'equipaggio). Una gemella della Ventura è già nel portafoglio ordini di Fincantieri: verrà realizzata sempre a Monfalcone, con consegna nella primavera del 2010.

## MARCHE Sperimentazione riuscita del Progetto Twist

Non lasciatevi ingannare dal nome: qui non si balla, semmai si... chiama. Progetto Twist (acronimo di Transport With a Social Target) è infatti il Servizio di Trasporto a Chiamata che da agosto 2006 ad aprile 2007, cioè nei nove mesi di sperimentazione in territorio marchigiano, ha risposto a 815 chiamate telefoniche per un totale di 3.870 richieste di deviazione effettuate e 37.814 km percorsi. I risultati del test sono stati esposti a Pescara nel corso di un convegno internazionale cui hanno portato la loro testimonianza i rappresentanti di Italia, Germania, Ungheria e Grecia. "Twist" ha ricevuto il premio "Regionando, Kyoto 2012" per il miglior progetto interregionale.



## MARSIGLIA Oltre 60 milioni di euro per i nuovi Bombardier

È il valore del contratto siglato tra la Comunità Urbana di Marsiglia (CUMPM) e la Bombardier Transportation per la fornitura di 26 Outlook bidirezionali Bombardier Flexity (nell'immagine). La consegna dei nuovi tram della flotta è terminata ad agosto. I Flexity sposano tecnologia e comfort: un basso pavimento integrale reso accessibile dalla piattaforma senza scalini, un efficiente sistema di aria condizionata, pannelli laterali removibili per difendersi dal sole in estate, e spazi appositi per bici e passeggeri.



**DUBAI** - La Roads and Transport Authority dell'Emirato Arabo Dubai si è rivolta alla United Motors & Heavy Equipment Co, importatore locale del Gruppo Neoman Bus, per ordinare 400 autobus urbani: 170 sono bipiano Dd di nuova progettazione (con complessivi 77 posti a sedere), 150 sono autosnodati del tipo G1 da 18,75 metri (e 48 posti a sedere) e 75 sono 12 metri con 34 posti a sedere.

## INDIA-CINA RINASCE LA STILWEL ROAD

Un nuovo punto di scambio e un asse attraverso il quale persone e merci dallo Stato nord-orientale dell'Assam potranno raggiungere la Cina: sono i 1.700 chilometri della Stilwel Road, la strada che collegava l'India alla Cina attraverso il Myanmar (la ex Birmania), oggetto di un'imponente opera di ricostruzione.

La Cina ha già provveduto a convertire la sua parte di carovianiera - 680 chilometri che vanno dalla città di Kunming fino al confine birmano - in una superstrada a sei corsie, e ha aiu-



## ■ FRANCIA

### IL TGV LANCIATO A 574,8 KM/H

È l'incredibile velocità raggiunta al chilometro 191 della Parigi-Strasburgo all'altezza della località Le Chemin, nel dipartimento della Marna. Al treno della sfida - un convoglio battezzato V150, (cioè 150 metri al secondo), formato da due motrici Tgv Pos e tre carrozze a due piani - hanno lavorato oltre 300 persone per un anno e mezzo. Trenta milioni di euro l'investimento congiunto di SnCF (il gestore del trasporto ferroviario in Francia), Alstom (l'industria che produce il Tgv) e la compagnia proprietaria della rete, Rff. Attualmente Alstom detiene il 22 per cento del mercato davanti alla tedesca Siemens, che ha lanciato in Spagna un treno ad alta velocità destinato a viaggiare tra Madrid e Barcellona a 350 km/h, la stessa velocità del Tgv Parigi-Strasburgo entrato in servizio nei mesi scorsi.

■ **ORIO AL SERIO** - Inaugurata a fine luglio, nel pieno della stagione turistica, la nuova area *check-in* dell'aeroporto di Orio al Serio. I dieci nuovi banchi di accettazione si aggiungono ai 37 già operativi; sono collegati al sistema Bhs (per il controllo del cento per cento dei bagagli da stiva), che passa da 1.500 a 1.700 bagagli all'ora. La nuova area *check-in* rientra nel programma di interventi varato da Sacbo con investimenti per 55 milioni tra il 2006 e il 2008. L'anno scorso sono transitati dallo scalo bergamasco oltre 5 milioni e 200 mila passeggeri.

■ **GERMANIA** - Sono 750 mila al mese, a un costo che oscilla tra i 29 e i 69 euro, i biglietti offerti fino al 28 dicembre sul sito *Web* della Deutsche Bahn per viaggi verso mete nazionali ed estere durante i giorni feriali. È la nuova strategia delle ferrovie tedesche per favorire gli spostamenti con mezzi di trasporto meno inquinanti rispetto ad automobili o aeroplani.

tato Myanmar a ricostruire gran parte della sua porzione di strada. Più critica la situazione indiana: il tratto di competenza dello Stato dell'Assam passa infatti attraverso una fitta foresta, e a complicare le cose è la presenza nella zona di gruppi ribelli che da anni lottano per l'indipendenza della Regione. Il ripristino della Stilwel Road, dal nome del generale americano che ne supervisionò la costruzione durante la Seconda Guerra Mondiale, segue la riapertura del passo di Nathu La. Che i due paesi asiatici puntino a rinsaldare la *partnership* economica è evidente, ma altrettanto evidenti sono le difficoltà oggettive (le nuove

## ■ GIAPPONE

### Ecco il Dual-Mode Vehicle, il bus che diventa treno

Si chiama Dual-Mode Vehicle ed è il primo autobus al mondo in grado di passare dalla strada alle rotaie e viceversa con un "deragliament" controllato. Il DMV è entrato in servizio su una linea sperimentale di undici km nel nord del Giappone. Progettazione e sviluppo sono costati circa 1,2 milioni di euro.



strade sorgono sui resti di antiche carovaniere che attraversano passi molto elevati sul livello del mare e, a causa delle temperature bassissime, per diversi mesi all'anno non sono percorribili. Ad osare sono per lo più contrabbandieri di animali protetti e trafficanti di armi e di droga) e le tensioni politiche dettate dall'incapacità di disegnare le linee di confine. Gli scambi diplomatici continuano ma, tanto per citare una questione spinosa, non hanno ancora raggiunto un accordo rispetto allo Stato del Sikkim che, secondo Pechino, l'India avrebbe annesso contro ogni convenzione e tradizione.

■ **MILANO MALPENSA** - Il più puntuale nel primo trimestre 2007: è lo scalo di Malpensa secondo la classifica stilata dalla Association of European Airlines e diffusa dalla Sea, la società che gestisce gli aeroporti milanesi. Da gennaio a marzo, Malpensa ha osservato un tasso di puntualità dell'80 per cento che le ha permesso di staccare, seppure di pochissimo, Monaco di Baviera (79,6 per cento) e Amsterdam (78 per cento).

## ■ ITALIA

### Piano Generale per la Mobilità: il decalogo delle direttive

Pianificazione di una rete di mobilità nazionale efficiente, sicura e integrata; coordinamento tra le politiche del trasporto e le politiche di realizzazione delle infrastrutture; sviluppo dell'intermodalità e della logistica; miglioramento del trasporto pubblico locale; rilancio delle autostrade del mare come alternativa al trasporto su gomma; sicurezza e sostenibilità ambientale delle politiche di trasporto; servizi ai pendolari e al turismo; innovazione, formazione e uso intensivo dell'*information technology*: sono le linee guida del Piano Generale per la Mobilità cui sta lavorando un Comitato Scientifico costituito *ad hoc* dal Ministero dei Trasporti.

■ **BRENNERO** - Negli ultimi cinque anni il traffico merci al Brennero è cresciuto del 20 per cento: in pratica, un veicolo industriale ogni cinque sceglie di attraversare le Alpi sfruttando questo valico. Dei 218 milioni di tonnellate di merci che nel 2005 hanno varcato le Alpi, 41,7 sono transitate per il Brennero, contro i 25,7 milioni del Gottardo, i 25,4 del Tarvisio e i 19,7 milioni del Tauern.



Otto milioni di euro per presidiare l'EWEC

## Vietnam, network road in versione extralarge

TNT si espande in Vietnam, investendo complessivamente otto milioni di euro nel *network road* asiatico integrato. Obiettivo: raggiungere la Cina attraverso il confine nord orientale del Vietnam entro la fine del 2007. Una volta completato, il *network* nel sud-est asiatico coprirà quasi il 60 per cento della regione e unirà oltre 120 città lungo un percorso di 4.000 km.

Introdotta alla fine del 2005, l'Asia Road Network (ARN) collegava inizialmente Malesia, Singapore e Thailandia. Con un monitoraggio satellitare GPS in tempo reale dei suoi camion, 24 ore su 24, sette giorni su sette, in un anno il servizio ha registrato una crescita a doppia cifra sui volumi complessivi, in particolare tra i clienti con prodotti ad alto valore aggiunto (componentistica elettro-

nica, computer, *automotive*). Un successo che si spiega, ancora una volta, con il fattore tempo: il servizio *road* è da due a tre volte più veloce di quello via mare e, rispetto al servizio aereo, assicura un significativo contenimento dei costi (sino al 30 per cento). ARN offre un trasporto completo *door-to-door*, con soluzioni *day-definite* e il *track-and-trace* di ogni fase della spedizione.

Ha spiegato Christian Drenthen, già responsabile del Network Mondiale di TNT e attualmente Amministratore Delegato di TNT Express Italy: "L'espansione di TNT nell'area del Grande Sub-Mekong è il logico risultato della rapida crescita della regione, in particolare del Vietnam. Il nostro *network* integrato *air* e *road* sarà l'elemento chiave di differenziazione. Siamo co-

nosciuti come l'operatore espresso *leader* per i collegamenti intra-europei; ora - ha aggiunto - ci stiamo focalizzando sulla costruzione di un *network* che rafforzi la connettività nell'Asia, sia all'interno di questa regione, sia verso l'Europa. Continueremo ad investire nella ricerca di soluzioni innovative per completare l'Asia Road Network e rispondere alle esigenze dei nostri clienti nella regione".

### Obiettivo Asia

L'espansione del primo *network* asiatico di TNT in Vietnam è in linea con l'intento strategico del Gruppo, che mira a posizionarsi in particolare nei mercati emergenti. Si spiega così anche l'acquisizione di Hoau in Cina, di Speedage in India, e la realizzazione di un Hub dedicato ai prodotti medicali a Singapore. Tutto questo all'interno di un obiettivo globale di crescita del *revenue* 2007 della Divisione Express tra il 10 e il 15 per cento.

### Commercio più facile con l'EWEC

Con l'espansione dell'ARN in Vietnam, TNT facilita la movimentazione delle merci all'interno dell'East West Economic Corridor - con l'eccezione di Myanmar - agevolando la crescita del commercio in molte città secondarie poste sulla linea di transito.

A testimoniare il nuovo *appeal* del Vietnam dopo il suo ingresso nel WTO, gli investimenti stranieri (+40 per cento) a quota 10,2 miliardi di dollari statunitensi nel 2006. E si prevede, nel biennio 2007-2008, un tasso di crescita economica dell'8 per cento.

**"DRIVING CLEAN"** - Carburante ecologico per i veicoli utilizzati per la distribuzione: è l'ultima scommessa di TNT in India. La fase iniziale vedrà impegnati tre *driver* appositamente formati, con altrettanti mezzi ecologici, che copriranno in totale 45.000 chilometri al mese tra Pune, Nasik e Bangalore.

Itinerari e tempi sono studiati in modo da ottimizzare i consumi e ridurre le emissioni di anidride carbonica: se il progetto si rivelerà efficace, il corriere lo estenderà all'intera flotta di veicoli attivi in India. Il governo ha inoltre dato il via all'introduzione di treni per il trasporto di passeggeri e di merci

a carburante ecologico: circa 44 milioni di ettari di foresta, una superficie pari a due terzi dei Paesi Bassi, sono attualmente utilizzati per coltivare i vegetali necessari alla produzione del carburante alternativo. Il progetto pilota di TNT in India fa parte dell'iniziativa globale "Driving Clean".

### CUSTOMER SERVICE

Numeri da record quelli registrati dai cinque Customer Service TNT, il più grande call centre italiano "Voice Over IP": 35.000 chiamate al giorno, 10 secondi l'attesa media. Il numero verde è 803.868.

### [FORWARD]

Anno primo n° 1  
settembre 2007

Direttore Responsabile  
**Stefania Lallai**  
Direttore Editoriale  
**Giuseppe Guzzardi**  
FORWARD è stato realizzato  
in collaborazione con la  
redazione di Vie&Trasporti

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

**Testi:**  
Virginio Briatore, Pierpaolo  
di Nardo, Roberto Nespolo,  
Suresh Sethi, Monica  
Veronesi, Julia Wilson

Si ringrazia per la collaborazione  
l'Ambasciata della  
Repubblica Indiana

Per gli articoli di pagina 22 e  
pagina 25, si ringrazia la rivista  
"impackt" Edizioni Dativo

**Foto:**  
Archivio TNT, Archivio  
Vie&Trasporti, Giovanni Belli,  
www.sxc.hu,  
foto di copertina Gisela Royo

**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  
Fax 02/89421484  
vietrasporti@fiaccola.it  
www.fiaccola.com

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



# WAY

**3.500** Driver **3.101** Dipendenti **700** Autotreni di linea  
**2.800** Furgoni **6** Aerei **8** Aeroporti per collegamenti internazionali  
**16** Hub **134** Filiali **1.100** Point **5** Customer Service interconnessi  
come un unico operatore virtuale

For more info contacts: [www.tnt.it](http://www.tnt.it) - [comunicazione@tntitaly.it](mailto:comunicazione@tntitaly.it)

**NON SIGNIFICA  
MENO IMPORTANTE**

**PICCOLO**

**GLOBAL  
EXPRESS**

**NON SIGNIFICA  
MENO IMPORTANTE**

Cosa significa "piccolo"? A volte bastano 3 persone per fare un grande business. Le dimensioni di un'azienda non sono tutto. E noi sappiamo bene che le vostre spedizioni sono importanti per il vostro successo. Per TNT il vostro business è sempre importante: grande o piccolo che sia.



IT'S OUR BUSINESS  
TO DELIVER YOURS.  
**803868**  
[www.tnt.it](http://www.tnt.it)

THE WEDDING SHOP