

anno 2 - numero 5 - Novembre 2008

FORWARD

la rivista per chi è un passo avanti



Stefania Lallai
Responsabile
Relazioni Esterne
TNT Express Italy



In un mondo interconnesso e globalizzato, dove tutto quello che accade accade sempre e solo 'in diretta', l'ultimo Forward dell'anno vi racconta di uno dei pochi angoli di mondo che riesce a non farsi dettare da fattori esterni il corso degli eventi. Un mondo sospeso tra Oceano Indiano e Atlantico, ultimo lembo d'Africa ma anche avamposto d'Europa, un luogo dove tutto il bene e tutto il male del mondo hanno scelto di incontrarsi, dando vita a un *unicum* spazio-temporale assolutamente affascinante e misterioso. Benvenuti in Sudafrica, dove tutto quello che si vede non è come appare, *refugium peccatorum* di uomini miserabili ma anche patria di uomini eccezionali, pic-

colo mondo antico e potenza economica in ascesa, violento e dolce allo stesso tempo; un luogo, insomma, dove gli opposti si attraggono proprio come accade con lo Yin e lo Yang che qui troverebbero la loro terra d'elezione (o forse l'hanno già trovata?). Dicevano i cinesi che è la loro azione combinata e congiunta a muovere l'universo in tutti i suoi aspetti: stagioni, giorno e notte, vita e morte, pieno e vuoto, movimento e riposo, secco e umido, **amore e odio...** E proprio sulla **teoria degli opposti** Ferruccio Venturoli incentra il suo reportage su un posto lontano e vicino allo stesso tempo, dove l'impossibile diventa possibile e dove è nata una delle pochissime

YIN E YANG

squadre di rugby al mondo capace di mettere in riga gli All Blacks: **gli Springbooks**, il cui bianchissimo capitano in una celebre foto stringe con orgoglio la mano a un ex carcerato nero da poco diventato il suo Presidente: era il 24 giugno 1995 e quell'incontro tra Yin e Yang è passato alla storia. Come forse lo passerà il **biocarburante ricavato dalle alghe**, se riuscirà finalmente a liberarci dalla schiavitù del petrolio. Se è possibile passare alla storia, certamente è più difficile approdare alla leggenda, ma l'ex carcerato di cui sopra, al secolo Nelson Mandela, ci è riuscito: il suo **lungo cammino verso la libertà** è anche e soprattutto una delle più grandi lezioni di civiltà mai rac-

contate. Perché tra gli opposti del Sudafrica vi è anche il prima e il dopo, prima di Mandela e dopo di lui. Uno spartiacque come il **Capo di Buona Speranza**, e sicuramente non è un caso che un posto così, con un nome così, si trovi da queste parti... Come non è per caso che un italiano abbia creato qui il **Rubicon**, ripercorrendo le orme dei primi Valdesi che nel 1600 diedero vita a una 'wine valley' tra le più belle del mondo. Queste e altre storie troverete in questo numero di Forward, dove abbiamo tentato di condensare in parole e immagini un Paese difficile da catalogare o sintetizzare: ma provarci è stato bellissimo! Buona lettura!

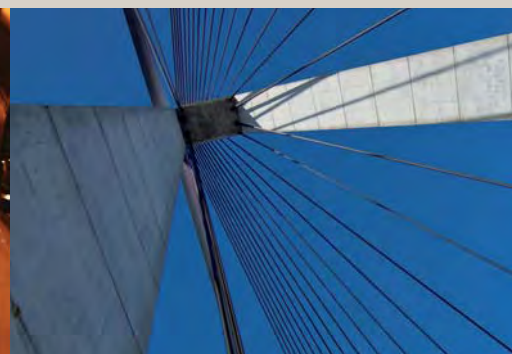
[CONTENTS]



■ Per arrivare all'alba, non c'è altra via che la notte. Spesso ci indebitiamo con il futuro per pagare i debiti del passato.

Kahlil Gibran

Sensi unici



Anno secondo n° 5 - novembre 2008

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

Coordinamento **Roberta Carati**
Art Director **Vincenzo De Rosa**
Grafica **Michela Chindamo**

Testi: Tiziana Altieri, Marco Barbieri, Riccardo Della Seta, Cristian Furini, Roberto Nespolo, Paolo Novaresio, Giorgia Rocca, Daniela Stasi, Ferruccio Venturoli

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

Foto: Agenzia Satour, Archivio TNT, Giuseppe Cavagli, Arturo Febrari, Mario Ferreri, Cristina Perfetti, Francesca Sibillino, Bruno Zanzottera, www.sxc.hu

Redazione: Servizio Comunicazione & CSR
comunicazione@tntitaly.it

Grafica: Studio Grafico Page

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

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

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

2 [FORWARD] novembre 2008

■ OBIETTIVO SICUREZZA Incidenti stradali, è possibile ridurli?

La risposta è sì. A patto che si intervenga su più fronti: Enforcement (Autovelox, Tutor), Educational (anche rendendo l'educazione stradale materia obbligatoria nelle scuole), Engineering (applicando le nuove regole della progettazione stradale alle arterie esistenti). Senza dimenticare l'aiuto prezioso degli Its.

8

■ GRANDI OPERE Pioggia di euro sulle infrastrutture

Sono ben 154, di cui una sessantina stradali e autostradali, i progetti approvati dal Cipe che puntano a riallineare l'Italia all'Europa. Tra i più importanti, già in cantiere o ai blocchi di partenza, la Pedemontana Lombarda, il Passante di Mestre, la Salerno-Reggio Calabria, il Ponte sullo Stretto, la Palermo-Messina. Nell'attesa, la saturazione delle vie di trasporto costa agli italiani 19 miliardi di euro all'anno.

12

■ FRAMMENTI

Inno al Sudafrica

Far conoscere la storia, la cultura, l'attualità della Nazione. Obiettivo ambizioso quello che si pongono l'Ambasciata della Repubblica del Sudafrica e, nel suo piccolo, Forward. Un buon inizio può essere un accenno all'Inno nazionale: composto in 5 delle 11 lingue ufficiali, è una preghiera per il Paese e insieme una poetica descrizione del territorio

- 16 Sudafrica dei miracoli
- 20 La culla della vita
- 24 Popolo del cielo
- 26 Invasori per caso
- 28 Lasciate che i leoni...
- 32 One stop shop
- 35 Favola dei tempi moderni
- 36 La palla non è rotonda
- 38 Un pieno di... alghe
- 40 Il passaggio del... Rubicon
- 42 Lungo cammino verso la libertà

Sudafrica



■ BACK TO BASICS

La Responsabilità Sociale secondo TNT

Uno strumento indispensabile per spostare le imprese dall'economia virtuale a quella virtuosa, antidoto all'insana ansia di crescita che, lo abbiamo visto, ha creato un cortocircuito tra realtà e aspettative. È la Responsabilità Sociale d'Impresa che TNT Italy applica ormai da cinque anni, partendo dal presupposto che "la fiducia è il bene-rifugio più efficace". Ne è convinto anche il filosofo Alberto Pennella, della Fondazione BancaEuropa.

44

■ MODERNO DELIVERY

Quando trasporto fa rima con ambiente

Risposte concrete alla crescente domanda sociale di mobilità sostenibile. All'evento milanese di fine ottobre, il World Business Forum, il Direttore Operativo TNT Rosario Ambrosino delinea le strategie pragmatiche del marchio arancio al di là delle intenzioni. Un esempio tra gli altri, l'utilizzo di veicoli a bassissimo impatto ambientale.

49

■ LINK WORLD

Giro del mondo in 13 news

Il Salone Nautico di Genova e l'accordo Ruukki - FFS Cargo, i simulatori di guida dei treni e le sperimentazioni dell'Università del Tennessee in materia di bioetanol, l'alleanza a cinque tra i principali costruttori di autobus europei e... ci si mette meno a leggerle che a citarle. Condensati in 13 notizie, i principali avvenimenti nel mondo dei trasporti.

50

■ PRIMA DELLA CLASSE

Risparmio energetico? L'Olanda insegna

È la prima Filiale 'CO₂ emission-free' quella appena inaugurata a Veenendaal. La caratterizzano 300 pannelli solari, pavimentazione realizzata con materiale di seconda mano, raccolta dell'acqua piovana per il risciacquo delle eco-toilette, mobili riciclabili. La Filiale ecologica arriverà a risparmiare energia nella misura di oltre il 70% rispetto a una tradizionale.

52



■ ATENE, ORE 11:50

Sullo sfondo di Cecropia

In sella al suo scooter, Aléxandros Papakis non ha occhi che per la strada. Alla sua destra si staglia la rocca di Cecropia, la più rappresentativa e certo la più famosa delle acropoli greche. Ma il driver TNT ha soltanto pochi minuti per portare a destinazione un plico importante. Il Partenone può aspettare, il cliente no.





■ VERONA, ORE 9:55

E l'Arena sta a guardare

Metà mattina, la circolazione intorno al celebre anfiteatro è scorrevole. Ma mancano solo cinque minuti allo scoccare di 10:00 Express e Gaetano Siniscalco non intende arrivare in ritardo. Sta trasportando materiale promozionale per uno degli spettacoli in cartellone all'Arena. E la pubblicità, si sa, è l'anima del commercio...





Se la meta è la sicurezza

Quello che si è fatto e quello che si farà a livello di infrastrutture per raggiungere l'obiettivo di dimezzare il numero dei decessi sulle strade dell'Unione Europea entro il 2010. Perché l'incidentalità passa anche da qui. Ce lo racconta un'esperta

di Tiziana Altieri



Da uno studio del 2003 emerse che ogni anno sulle strade d'Europa 1.300.000 incidenti provocavano oltre 40.000 decessi e 1.700.000 lesioni con un costo stimato, diretto o indiretto, intorno ai 160 miliardi di euro, pari al 2% del Prodotto Interno Lordo dell'Unione. Quanto bastava a giustificare l'assunzione di un impegno comune: quello di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010. Come? Lavorando su più fronti. Il risultato fu il Programma d'azione per la sicurezza stradale 2003-2010 che definì i campi di intervento (uomo, veicolo e infrastruttura) e tracciò le linee guida.

Per capire cos'è cambiato in questi cinque anni a livello di

rete stradale, uno degli anelli deboli della catena 'sicurezza', abbiamo incontrato un'esperta del settore, l'architetto Marina Casati, direttore della rivista - Le Strade - che da oltre un secolo è il principale punto di riferimento per coloro che operano nel campo delle infrastrutture viarie.

Che cosa si è fatto negli ultimi anni per incrementare la sicurezza sulle strade in Italia?

Si è intervenuti principalmente sull'Enforcement (Autovelox, Tutor) e sull'Educational, anche se in forma non sistemica: basti pensare che l'educazione stradale non è ancora materia obbligatoria nelle scuole italiane. Meno si è fatto sul



piano dell'Engineering, approvando, sì, regole nuove per il progetto di strade, ma il cui campo di applicazione è limitato agli interventi ex-novo. Di fatto, adeguare alla sicurezza le strade esistenti è impresa assai onerosa e quasi impossibile. Spesso è un problema di calibri stradali, troppo stretti per le tipologie di mezzi e le quantità dei veicoli in circolazione. Ma in ambito urbano, dove sono maggiori i livelli di incidentalità, non vi sono spazi per ottimizzare le sezioni o le intersezioni stradali. Si può solo intervenire sul controllo della velocità e utilizzare la leva sanzionatoria verso i comportamenti viziosi.

Ma, pur a sezione immutata, le pavimentazioni stradali sono migliorate?

Possiamo dire che la linea di ricerca dei materiali per le pavimentazioni stradali è una delle più proficue sul piano sia accademico che industriale. Ad esempio, l'uso sempre più diffuso degli asfalti drenanti, in ambito autostradale, ha contribuito ad aumentare i livelli di sicurezza della circolazione, arrivando a essere uno degli elementi determinanti per la definizione delle tariffe dei pedaggi. Ma la vera chiave di volta sarà migliorare la qualità delle manutenzioni delle strade statali e regionali, dove non sempre la pavimentazione drenante è preferibile. Molte attese,

Preferisco pensare a un sistema viabilistico moderno, separato in ragione dei diversi flussi di traffico.

a questo proposito, sono riposte nell'approccio prestazionale alla manutenzione stradale, che produrrà una rivoluzione nella gestione degli appalti. Entro fine anno, la più importante stazione appaltante italiana (Anas Spa, NdA) presenterà il Nuovo Capitolato Prestazionale per la manutenzione delle pavimentazioni. Sarà interessante leggerne le Linee Guida per la progettazione e le Norme Tecniche per il controllo prestazionale proprio delle pavimentazioni.

La tecnologia può fornire un importante ausilio sul fronte sicurezza. Oggi in Italia in che misura vengono sfruttati gli Its (Intelligent Transportation Systems)?

Vi è una buona diffusione degli Its in ambito autostradale, sia in termini di gestione del traffico sia dell'informazione all'utenza. I sistemi chiusi, con ingresso e uscite controllate, favoriscono l'uso della tecnologia e la sua applicazione ai fini di una circolazione più sicura. I progetti euroregionali, in aree transfrontaliere, poi, hanno favorito negli ultimi anni la diffusione dei pannelli a messaggio variabile, per suggerire comportamenti alla guida e la scelta di itinerari alternativi. Si sta diffondendo una cultura degli Its di marca europea, anche se occorre riconoscere che non esistono purtroppo standard comuni,



o meglio comunitari. Fra le applicazioni Its più interessanti in ambito autostradale, oggi in Italia, vale la pena ricordare la gestione dinamica della corsia di emergenza per facilitare lo scorrere del traffico in situazioni di particolare congestione. Hanno dato un buon risultato le applicazioni lungo la tangenziale di Mestre e quelle di Bologna. Una sperimentazione molto attesa sarà per il 2009 la gestione dinamica della tangenziale Nord di Milano.

Meno di un anno fa un'indagine ha svelato la disastrosa situazione in cui versa la segnaletica orizzontale e verticale. Si sta facendo qualcosa per porre rimedio a questa situazione?

La segnaletica italiana, sia orizzontale che verticale, continua a essere per l'Italia un vero buco nero. Niente di cui andar fieri. L'impegno al suo miglioramento è nelle parole dei decisori politici di tutti i governi. È allo studio l'elaborazione di Linee Guida per una segnaletica conforme alle norme in vigore. Il problema è che in sede di appalto viene ancora selezionata l'offerta economicamente più vantaggiosa che non sempre garantisce gli standard qualitativi migliori e talvolta inibisce le capacità innovative del mondo imprenditoriale. La recente riforma del Codice dei

Autostrade per l'Italia: obiettivo centrato



Sono quattro milioni i viaggiatori che transitano quotidianamente sulla rete di 3.413,5 chilometri di Autostrade per l'Italia e delle Concessionarie collegate. Una bella responsabilità per la Società che non può certo trascurare il tema sicurezza. Ne parliamo con Antonino Galatà, direttore esercizio di Autostrade per l'Italia.

Cosa è stato fatto negli ultimi anni per incrementare la sicurezza sulla rete di Autostrade per l'Italia?

L'impegno sul fronte della sicurezza ha permesso di dimezzare il tasso di mortalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle sue Controllate da 1,14 nel 1999 a 0,41 a fine settembre 2008, conseguendo in anticipo l'importante obiettivo fissato dall'Unione europea di riduzione del 50 per cento della mortalità entro il 2010. Negli ultimi anni sono stati eseguiti i seguenti interventi: oltre 1.650 specifici sui punti con incidentalità superiore alla media (segnaletica di pre-avviso, impianti luminosi, pavimentazioni speciali, etc.); incremento dell'asfalto drenante (19% della rete nel 2000; 69% nel 2006; 79% a fine 2007); aumento dei coefficienti di aderenza e regolarità delle pavimentazioni grazie a cicli di rinnovo passati da 11 a 6 anni; sostituzione e ammodernamento di circa 2.200 km di barriere sparti-

traffico, pari al 77% della rete, il cui completamento è previsto nel 2009; installazione delle reti di protezione antiscavalamento su tutti i viadotti con carreggiate separate (circa 300 km); chiusura di tutti i 1.900 varchi affacciati sullo spartitraffico con strutture mobili, per permetterne l'apertura in situazioni di emergenza; avvio del rifacimento di tutti gli impianti di illuminazione di oltre 400 gallerie (il completamento è previsto entro il 2010); installazione del Tutor, primo sistema in Italia che consente di sanzionare automaticamente le violazioni dei limiti di velocità senza la presenza su strada della pattuglia. Ad oggi sono coperti 1.714 km di carreggiate pari al 25% della rete del Gruppo Aspi.

A proposito di protezioni laterali delle autostrade, dopo i guard rail e i new jersey, verso quale tipo di dispositivi ci si sta orientando?

Siamo impegnati in un vasto programma che prevede la riqualifica di barriere di primo impianto che non sono state sottoposte a prove di resistenza viste le normative vigenti all'epoca. Non esiste sostanziale differenza tra guard rail di acciaio e cemento. Quanto alle spese, in linea generale il metallico è più veloce e meno costoso mentre il 'new jersey' è più economico nell'installazione, ma ha costi di ripristino - in caso d'incidente - superiori. Per gli utenti della strada è importante sottolineare che sono barriere sicure. Il pro-

Contratti ha regolato la materia del subappalto, sancendo la necessità dell'autorizzazione da parte del Committente. Una chiamata di corresponsabilità, che dovrebbe favorire una migliore qualità dei lavori.

L'Italia è vicina all'obiettivo europeo del 2010 di dimezzare le vittime della strada?

I trend in atto non permetteranno di centrare l'obiettivo. Ma a onor del vero dobbiamo riconoscere che il numero degli incidenti stradali in assoluto è in diminuzione, così come pure il numero dei morti che sono, comunque, ancora troppi, con un dato preoccupante: l'aumento dell'incidentalità delle due ruote.

L'Europa si muove nella stessa direzione o ciascuno Stato adotta politiche differenti?

Vi è una politica comunitaria che, nel rispetto della reciproca sussidiarietà, i singoli Stati traducono in leggi e in piani di attuazione nazionali. Il 19 giugno di quest'anno il Parlamento europeo ha adottato la Direttiva sulla Gestione della Sicurezza delle infrastrutture stradali, destinata ad avere un forte impatto sulla sicurezza stradale, ma anche sulla progettazione e gestione della rete stradale transeu-

ropea, con riflessi sulla rete nazionale e urbana. Gli impatti si vedranno nei prossimi anni: quel che è certo è che le conseguenze investiranno tanto i gestori delle strade quanto i tecnici progettisti.

Come si immagina le strade del futuro?

Ho un'immagine romantica della strada, legata alle prefigurazioni oniriche di Sant'Elia, l'architetto comasco aderente al movimento futurista che realizzò delle splendide visioni della 'Città Nuova', in cui le strade erano tutte separate, in ragione delle diverse tipologie di traffico: veloce, lento, pedonale, etc... Un sistema viario che ho visto realizzato solo a Hong Kong, la città che fino a un decennio addietro ha rappresentato l'invenzione più fantascientifica della storia urbanistica dell'uomo. Più che a una strada del futuro preferisco pensare a un sistema viabilistico moderno, separato in ragione dei diversi flussi di traffico, fortemente gerarchizzato e decisamente sicuro, cui si accompagna anche una rete immateriale, di informazioni e di dati. Sul piano della tipologia infrastrutturale spero in un uso più moderato delle gallerie, eccessivamente costose e non sempre necessarie. La mia preferenza è per la trincea aperta, ovunque sia possibile.

gramma delle barriere spartitraffico verrà completato nel 2009 con la sostituzione di circa 900 km di barriere e si proseguirà poi con quello delle barriere da bordo laterale. Oltre tali interventi è prevista, in accordo con il piano nazionale di contenimento e abbattimento del rumore messo a punto da Autostrade secondo le normative, l'installazione di barriere antirumore per la mitigazione del rischio ambientale su tutti i ricettori sensibili. Si prevede, quindi, la realizzazione di barriere antirumore, coperture totali, coperture a cielo aperto (*baffles*) e interventi diretti sugli edifici (infissi antirumore). Il Piano verrà realizzato attraverso 300 macrointerventi operativi per una lunghezza complessiva di oltre 1.000 km di protezioni acustiche e, dove necessario, le protezioni saranno integrate garantendo sia la mitigazione acustica sia il contenimento dei veicoli per fuoriuscita dalla carreggiata.

La diminuzione del numero di incidenti è da imputare al miglioramento dell'infrastruttura, all'estensione della rete autostradale o a una maggiore responsabilità da parte degli automobilisti?

La diminuzione dell'incidentalità, registrata anno per anno sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia fin dalla sua privatizzazione, è stata raggiunta grazie all'analisi puntuale delle cause d'incidentalità a dalle conseguenti azioni d'intervento. Dalle analisi risulta che oggi più del 90% dell'incidentalità grave in autostrada è dovuta al comportamento umano. La maggior parte degli incidenti mortali si verificano per eccesso di velocità e/o colpo di sonno. Pertanto, dopo le modifi-

che strutturali sull'infrastruttura sopra riportate, risultano determinanti gli investimenti per l'installazione del Tutor per il controllo dell'alta velocità quale metodo di guida oltre alle campagne di comunicazione e informazione finalizzate all'educazione dei conducenti. La riduzione della mortalità di oltre il 50% sulla rete di Autostrade è un risultato ampiamente migliore di quello ottenuto sulla rete stradale nazionale dove non si è andati oltre il 30% (dati Istat 2006).

La creazione di aree di parcheggio ad hoc per i veicoli pesanti rientra nei piani di Autostrade per l'Italia?

Autostrade ha in corso un piano per incrementare il numero di stalli per mezzi pesanti da mettere a disposizione degli autotrasportatori sia nelle aree di servizio in via di rifacimento sia riqualificando aree di parcheggio. Dal 2001 a oggi siamo passati da 2.350 posti a più di 4.500 con un aumento di oltre l'80%.

Quali sono i piani che la Società intende mettere in atto a breve termine e con quali investimenti?

Nonostante il risultato raggiunto da Autostrade sia anche superiore all'obiettivo fissato dalla Comunità Europea, l'azienda insisterà nel proprio piano di miglioramento della rete (barriere, pannelli a messaggio variabile, telecamere, estensione del Tutor) con oltre 200 milioni di euro spesi ogni anno. Importante sarà soprattutto collaborare con le istituzioni per sensibilizzare gli utenti autostradali a un maggior rispetto del Codice della Strada, incentivando l'adozione di comportamenti di guida prudenti.

Opere in grande

*Da realizzare o già cantierate.
Una pioggia di euro per svecchiare
le infrastrutture stradali dello Stivale
che ormai mostrano i segni del tempo.*

*In breve quelle più importanti,
necessarie per alzare la velocità
commerciale di un Paese che,
su gomma, sta procedendo
a passo di lumaca*

di Tiziana Altieri

La buona notizia potrebbe essere che, indipendentemente dal partito politico alla guida del Paese, le grandi opere sono ormai definite e riconosciute come prioritarie per il futuro dell'Italia. La brutta è che il passaggio dalla teoria alla pratica non è corto e nemmeno immediato. Un po' perché realizzare queste infrastrutture costa (si stima siano necessari circa 174 milioni di euro, solo 61 dei quali già disponibili), un po' perché si scontrano con realtà territoriali e politiche locali che spesso remano in direzione opposta. Eppure il legame tra efficienza dell'offerta di 'trasporto più logistica' e crescita del Prodotto Interno Lordo è evidente. Per gli assi ferroviari, stradali e i valichi il rischio di saturazione è ormai prossimo, stante un 90 per cento di merci e passeggeri che si sposta ancora su gomma. Con il risultato che l'Italia vanta il triste record dei costi chilometrici più elevati anche a causa della bassa velocità commerciale (intorno ai 50 chilometri orari): a gennaio 2008 si è toccato l'1,523 euro, contro l'1,437 della Germania, l'1,455 della Francia e l'1,183 della Spagna. Una lentezza che, ogni anno, il Paese paga con qualcosa come 19 miliardi di euro.

Si riparte da qui

Per recuperare il gap con l'Europa centrale e del nord ci sono in progetto ben 154 opere, già approvate dal Cipe (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica). Quelle stradali e autostradali, che toccano un po' tutte le regioni, alcune già cantierate, altre ai blocchi di partenza, sono oltre

60. E promettono di ridisegnare la geografia economica del Paese, da nord a sud e da est a ovest, rilanciando il meridione che potrebbe diventare, attraverso il 'Corridoio I' Berlino-Palermo, una piattaforma per lo scambio delle merci in tutta l'area Mediterranea.

Ecco le più grandi:

Autostrada Pedemontana Lombarda. Non c'è ancora e pare non partirà che nel marzo 2010 con i primi scavi, eppure da anni ha un sito internet da favola, all'indirizzo www.pedemontana.com. Dov'è possibile ammirare una simulazione aerea computerizzata dell'intero tracciato, ma soprattutto ti aggiornano sull'iter burocratico di questa grande opera che nell'ottobre del 2007 ha ottenuto l'approvazione della Convenzione tra la Concessionaria Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e la concedente Cal (Concessioni Autostradali Lombarde). Al termine dei lavori, la Pedemontana collegherà sei province lombarde (Bergamo, Milano, Lecco, Monza-Brianza, Como e Varese), in un territorio abitato da quattro milioni di persone, dove operano oltre 300mila imprese che producono circa il 10 per cento del Pil nazionale.

In totale 157 chilometri, 87 dei quali di autostrada e i restanti 70 di nuova viabilità provinciale e comunale. Degli 87 chilometri autostradali, poco meno di 20 (da Meda a Vimercate) saranno a tre corsie per senso di marcia, mentre le altre tratte (da Busto Arsizio fino a Meda e da Vimercate all'autostrada A4, oltre alle tangenziali di Como e Varese) saranno a due corsie. Grazie a quest'opera si dovrebbero risparmiare circa 45 milioni di ore di viaggio annue, pari a 700 milioni di euro ogni 12 mesi.

Passante di Mestre. Passato e presente dello svincolo di Mestre lo conoscono purtroppo tutti. Per sapere come sarà il futuro nuovo Passante, vale la pena fare una capatina al sito www.ilpassantedimestre.com. Qui è possibile vedere anche lo stato di avanzamento dei lavori di un'opera tanto agognata, che consiste in 32,3 chilometri di autostrada a tre corsie per senso di marcia e due interconnessioni (con l'A4 e l'A27), da Roncoduro a Quarto d'Altino. Attraverso i co-

muni di Pianiga, Mirano, Mira, Spinea, Salzano, Martellago, Scorzè, Zero Branco, Mogliano Veneto (dov'è prevista un'importante galleria sotto la A27, in corrispondenza dell'attuale barriera), Preganziol e Casale sul Sile. Grazie al Passante sarà realizzato uno smistamento del traffico ormai insostenibile sull'attuale Tangenziale, una separazione tra circolazione locale e di attraversamento.

Salerno-Reggio Calabria. Rientra nel 'Corridoio I'. Non si tratta di lavori di ammodernamento o di adeguamento della sede stradale, ma della costruzione di una nuova autostrada, con tecnologie e standard tecnici più avanzati. Oggi gli interventi in atto su un tratto di 380 km, pari all'85 per cento dell'intero tracciato (443 km) sono 45: 25 sono stati ultimati, dieci sono in esecuzione e regolarmente cantierati, quattro sono contrattualizzati e in fase di apertura e sei in gara. I lavori più delicati e complessi sono quelli legati ai

Macrolotti 5 (Gioia Tauro-Scilla, 29,8 km) e 6 (Scilla-Reggio Santa Caterina, km 19,62) che contemplan la realizzazione di 48 viadotti e 24 gallerie. Le previsioni, per molti ottimistiche, parlano di un termine dei lavori entro il 2011-2012.

Ponte sullo Stretto. È tra le opere più dibattute (www.pontedimessina.it) e va a inserirsi nel 'Corridoio I' per garantire continuità tra lo Stivale e una delle grandi isole. Dopo anni di scontri tra il fronte del sì e quello del no, la posa della prima pietra sembra essere ormai prossima.

Recentemente, il presidente dell'Anas, Pietro Ciucci, ha confermato che i lavori prenderanno il via nel 2010 per concludersi nel 2016. Il ponte, che collegherà la Sicilia alla Calabria, avrà una campata di 3.300 metri e sarà lungo 3.666. Previste due carreggiate di 3,75 metri ciascuna, più la corsia di emergenza, e una piattaforma per il passaggio di due binari ferroviari.

Palermo-Messina. Inaugurata e poi richiusa per il completamento dell'opera, collegherà Buonfornello (Pa) allo Stretto per complessivi 181,6 chilometri. Si sta lavorando in entrambe le direzioni ma a oggi manca ancora la parte centrale del tracciato. E non tutti i lotti procedono alla stessa velocità.

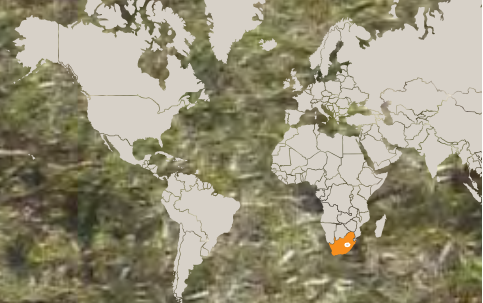
I principali assi stradali e ferroviari della Penisola oggi sono a rischio saturazione. Una situazione che agli italiani costa ben 19 miliardi di euro all'anno.

SUDAFRICA

TEMPO DI RINASCERE

È la capacità di ripartire, di iniziare ogni volta da capo che colpisce chiunque si imbatte, e non per forza andandoci di persona, nel Sudafrica. Un Paese antico (il ritrovamento in particolare nella zona del Transvaal di fossili di australopiteci, *Homo habilis*, *Homo erectus* e *Homo sapiens sapiens*, autorizza a ribattezzarlo 'culla dell'umanità') e insieme giovane, restituito a nuova vita nei primi anni Novanta con la fine del regime segregazionista. Ma l'apartheid, che dal 1948 ha diviso terre e uomini, calpestato diritti civili e cittadini, guadagnando al Sudafrica l'espulsione dal Commonwealth e il completo isolamento internazionale, non ha piegato una Nazione forgiata per affrontare le prove più dure. Persino la nuova bandiera della Repubblica, che ha sventolato per la prima volta il 27 aprile 1994, propone nei colori e soprattutto nel disegno un'idea di convergenza e unione che si riallaccia al motto del precedente stemma: "Ex Unitae Vires", ovvero "Dall'Unità la Forza". E forza è quella che si coglie guardando negli occhi, anche solo in fotografia, i discendenti dei fieri Zulu e Xhosa (etnia, quest'ultima, dell'ex presidente Nelson Mandela, il vero architetto della Nazione Arcobaleno) o, perché no?, osservando la coppia di rinoceronti al pascolo qui a fianco. Padre e madre? Madre e figlio? Comunque sia, 1.000 chili e più (per due) di possanza. Come il Sudafrica che li ospita e li protegge, animali nati per resistere in un Paese dalle forti tinte e con ancora molte questioni irrisolte.





La natura non è altro che una poesia enigmatica.

Michel Eyquem de Montaigne

MADRE TERRA

Un pezzetto di Africa australe dove città moderne come Johannesburg cedono il passo allo zoo sconfinato del Kruger. Il Sudafrica è un pugno nello stomaco e negli occhi, fatto di convivenze improbabili e colori imprevedibili. Una terra dove, oggi, è lecito sperare

di Paolo Novaresio

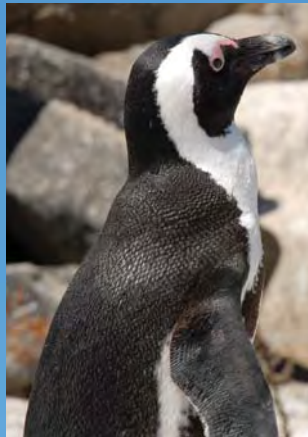
Oltre l'ultimo strapiombo è il Nulla: un orizzonte liquido, agitato da flutti e vortici di schiuma, che si estende fin dove lo sguardo può arrivare. Così doveva apparire il mondo all'alba della creazione, nudo e selvaggio. Forse il Capo di Buona Speranza non sarà la scogliera più alta della Terra, come si ostinano a ripetere i Sudafricani, né il punto più a sud dell'Africa (primato che spetta al vicino Capo Agulhas). Ma certamente è luogo di bellezza assoluta, primordiale. E di visioni, come confermano i periodici avvistamenti dell'Olandese Volante. Il Capo è rimasto tale e quale a come lo vide il navigatore portoghese Bartolomeu Dias, oltre quattrocento anni fa. Sembra impossibile che Cape Town, città moderna e pul-

sante di vita, sia a due passi. Strade linde e diritte che scendono al mare, tepori e fragranze mediterranee, gallerie d'arte e locali alla moda: dalla cima piatta della Montagna della Tavola, spesso ammantata di nuvole bianche, la città appare in tutto il suo splendore. Gli aspri bastioni di Cape Point sembrano appartenere a un altro pianeta. Ma si sa, il Sudafrica è ingannevole. Il clima e la geologia hanno scolpito il paesaggio in mille modi differenti. Esagerando nella ricchezza e varietà delle forme, in accordo con la legge degli opposti: spiagge tropicali bianchissime e montagne innevate, lembi di foresta pluviale e savane punteggiate da baobab, lande sassose come si potrebbero trovare sulla luna e tiepide lagune costiere.

Sudafrica dei



In Sudafrica si può trascorrere la mattinata tra le morbide colline coltivate a vigneto di Franshhoek e Stellenbosh, famose per l'eccellente produzione vinicola, e poche ore dopo trovarsi nel bel mezzo del Namaqualand. Cioè il deserto. O almeno tale per 350 giorni l'anno: le restanti due settimane sono tempo di miracoli. Basta che le attese piogge cadano al momento giusto, di solito alla fine di agosto, e la pianura esplose in mille colori. Di colpo, quella che fino a poche ore prima era una landa grigia e desolata, si ricopre come per magia di fiori: migliaia, milioni di fiori che trasformano l'intero Namaqualand in un immenso giardino. I campi di margherite, viola e gialle, giungono fino a lambire le rive dell'Atlantico, dove nuotano otarie e pinguini. Nulla è monotono, prevedibile, in Sudafrica. Neppure il Karoo, che dall'alto appare come una sterminata distesa di steppe e boscaglie: la 'Terra della Grande Sete', come la chiamavano gli originari abitanti Boscimani e Ottentotti, occupa un terzo della superficie del Paese. Solo il Kalahari,



che ne delimita il confine settentrionale, presenta caratteristiche di aridità così marcate. Parlare di agricoltura in un posto simile è una bestemmia. Eppure il Karoo è profondamente antropizzato: una serie di linee invisibili lo suddivide in vasti appezzamenti, recintati e collegati tra loro da una fitta rete di strade vicinali. In questa terra aspra e difficile vivono i cosiddetti Boeri, allevatori di bestiame e discendenti diretti dei colonizzatori olandesi, i primi uomini bianchi a spingersi nell'interno dell'Africa meridionale. In questa sorta di Texas africano la vita scorre secondo ritmi antichi, scandita da leggi patriarcali, e nelle botteghe si trova di tutto, dai fucili da caccia alle pastiglie per il mal di testa. È questo il vecchio Sudafrica, che rischia di scomparire, incapace di cambiar pelle e rassegnarsi ai mutamenti epocali che ciclicamente stravolgono le regole del gioco. Oggi la fine dell'apartheid, ieri la scoperta dei diamanti e dell'oro. A Kimberley un museo interattivo illustra con dovizia di particolari il frenetico succedersi degli eventi che portarono

L'aspetto delle cose varia secondo le emozioni;
e così noi vediamo magia e bellezza in loro ma,
in realtà, magia e bellezza sono in noi.

Kahlil Gibran

MERAVIGLIA

miracoli



Passeggiando lungo i viali fioriti dei quartieri residenziali di Johannesburg, dove tutto è ordinato e sfavillante, viene spontaneo chiedersi se anche questa sia Africa. Lo è certamente, ma un'Africa nuova, proiettata verso il futuro. L'altra Africa, quella dei libri di viaggi, è comunque a poche ore d'auto dalla metropoli: varcare i cancelli del parco nazionale Kruger, uno dei primi ad essere istituiti nel continente, è come fare un salto indietro nel tempo. In questo territorio di oltre 20.000 chilometri quadrati, più o meno la superficie della Sardegna, sono gli animali selvatici a farla da padroni: elefanti, bufali, rinoceronti, ippopotami, leoni, leopardi e una moltitudine straordinaria di altre creature, vagano in assoluta libertà tra le fitte boscaglie e le savane del Kruger. Meraviglie fatte di carne, unghie, denti, scaglie e piume, in continuo movimento, soggette solo alle leggi della natura. Ne siamo sicuri? In realtà la sopravvivenza di questo patrimonio inestimabile è oggi dovuta principalmente all'uomo. Per fare sì che gli animali restino entro i confini dell'area protetta, vastissima ma comunque limitata da re-



all'edificazione della città diamantifera, nata dal nulla attorno a quello che oggi è il Big Hole, il Grande Buco: una smisurata voragine dalle pareti assolutamente verticali, sul cui fondo si è formato per infiltrazione un lago color pece. Portata ben maggiore ebbe la scoperta dell'oro in Transvaal, che innescò un processo di migrazioni ed espulsioni senza precedenti nella storia dell'Africa. Il risultato di queste drammatiche convulsioni è sotto i nostri occhi: si chiama Johannesburg, Jo'burg per gli amici. La capitale economica del Sudafrica ha, manco a dirlo, natura doppia: a vista, una selva di grattacieli che sveltano verso il cielo; sotto, un labirinto di gallerie e cunicoli che si addentrano sempre più profondamente nelle viscere della Terra, dove non si smette mai di scavare. Tutto attorno alla city, enormi cumuli di sabbia giallastra, alti come montagne: sono le scorie di lavorazione delle miniere d'oro, le fortificazioni dell'Eldorado.





cinzioni, è necessaria una gestione attenta: bisogna controllare il numero delle varie specie, calcolare il loro impatto sull'ambiente e agire di conseguenza. In realtà il Kruger è un paradiso fragile, gestito da manager e computer, dove tutto deve essere previsto in anticipo: se ci sono troppi elefanti sarà necessario abatterli o trasferirli altrove, in mancanza di pascoli bisognerà intervenire con incendi programmati, e così via. Ai puristi tutto ciò sembrerà un'eresia, ma fino a prova contraria il modello sudafricano appare l'unico in grado di risolvere il problema di salvaguardare la natura in un Paese moderno.

È in questo sforzo di mantenere un equilibrio tra natura selvaggia e necessità di sviluppo che risiede l'unicità del Sudafrica. E anche la sua struggente bellezza, la sua diversità. Diversità di paesaggi ma soprattutto di genti: città a parte, dove l'omologazione culturale è come ovunque la regola, il Sudafrica è un mosaico di microcosmi rurali. Basta inoltrarsi lungo una delle tante strade in terra battuta che attraversano il Kwazulu-Natal, l'antica terra degli Zulu, per rendersi conto di come modernismo e tradizione riescano a convivere. Nelle capanne a cupola che vedete sparse tra le colline, il televisore ha occupato il posto del focolare. E certamente le storie che si raccontano non sono più le stesse del passato, quando gli Zulu erano una potenza guerriera di prim'ordine e si facevano rispettare con la forza delle armi (gli Inglesi lo impararono a loro spese).

Molte cose sono mutate, ma non tutto: i riti di iniziazione restano un passaggio obbligato per accedere all'età adulta, mentre ancor oggi le donne sfoggiano complicate parure di perline di vetro colorate che a seconda della disposizione o del colore comunicano messaggi diversi. Anche la farmacopea tradizionale è più che mai seguita,



È nello sforzo di mantenere un equilibrio tra natura selvaggia e necessità di sviluppo che risiedono l'unicità del Sudafrica, la sua diversità, la sua struggente bellezza...

tanto che recentemente è entrata a far parte del sistema sanitario nazionale. Alcuni liquidano tale atteggiamento come orgoglio etnico: per gli Zulu, come per gli Tswana, i Xhosa, i Sotho e tutti gli altri popoli del Sudafrica, significa semplicemente mantenere ben salde le proprie radici. Il che non vuol dire che lo si debba fare a spese altrui. La storia, e soprattutto Nelson Mandela, hanno insegnato che non conviene a nessuno: il mito della Rainbow Nation, la Nazione Arcobaleno, ha ormai fatto presa anche sui conservatori più irriducibili. Dal litorale atlantico alle barriere coralline dell'Oceano Indiano, da Città del Capo alle vette frastagliate dei Monti dei Draghi, il nuovo Sudafrica parla ora con una sola voce: parole appena sussurrate, come promesse cui è bello credere.

La culla della

Le grotte di Sterkfontein, a 50 chilometri da Johannesburg: un sito unico al mondo, una finestra sul passato che potrebbe sciogliere alcuni dei misteri che ancora si celano dietro l'evoluzione dell'Uomo

di Marco Barbieri

L'Homo Sapiens è apparso sulla Terra in tempi relativamente recenti, circa 200mila anni fa, ma bisogna risalire al Miocene inferiore per incontrare i nostri antenati, gli Ominidi. Teatro del percorso evolutivo il Continente africano. A testimonianza di questa 'storia prima della storia' ci sono i rarissimi fossili rinvenuti nelle grotte di Sterkfontein, 50 chilometri a nord-ovest di Johannesburg. Il sito è stato ribattezzato 'Culla dell'Umanità' e l'intera area, circa 474 chilometri quadrati, è dal 1999 patrimonio dell'umanità protetto dall'Unesco (l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura).

Tutto ha inizio nel 1924 a Taung - cittadina della Provincia nord-ovest - durante alcune operazioni di scavo in miniera che portano alla superficie un calco endocranico con relativo cranio fossile dalle fattezze vagamente umane. Raymond Dart, l'anatomista dell'università di Witwatersrand (Johannesburg) che studia il reperto, constata che il volume del cranio può ospitare un cervello più grande rispetto a quello delle scimmie (circa 340cc), nota differenze nella struttura dei denti e della mandibola e, particolare di estrema importanza, nella posizione del foro occipitale che suggerisce un possibile bipedismo. Ne conclude che non solo si tratta di una nuova specie, ma che questa rappresenta l'anello mancante tra le scimmie antropomorfe africane - le Australopithecine - e il genere Homo. Dart nomina questa specie Australopithecus Africanus e fa risalire il reperto (anche detto 'bambino di Taung') a 2,5 milioni di anni fa.

Una nutrita rappresentanza del mondo scientifico rimane però scettica sulle conclusioni dell'anatomista, fino a quando nel 1947 Robert Broom e John Robinson rinvennero nelle grotte di Sterkfontein un fossile di cranio completo. Inizialmente i due paleontologi lo identificano come un Plesianthropus Transvaalensis (uomo del vicino Transvaal), ma

dopo un'analisi più approfondita riconoscono che si tratta della stessa specie identificata da Dart. Il fossile, nome in codice Mrs. Ples, viene datato a 2,1 milioni di anni, e rappresenta la scoperta chiave che accredita la teoria evolutiva formulata da Raymond Dart.

Da quel momento in poi numerosissime spedizioni cercano risposte nelle caverne di Sterkfontein, con risultati più o meno fortunati, ma solo alla fine del secolo scorso si segnala un altro grande ritrovamento: uno scheletro quasi completo di Australopithecus Africanus, destinato a diventare l'equivalente di Lucy, il famosissimo fossile di Australopithecus Afarensis rinvenuto in Etiopia.

Nel 1994, analizzando parte del materiale asportato dalla cavità Silberberg, Ronald Clarke si imbatte in alcune dita di un piede a cui seguono a distanza di tre anni altre parti di un piede e di una tibia. Grazie all'esperienza maturata sul campo, Clarke intuisce che questi reperti sono correlati e fanno parte di un fossile più grande. Manda allora i suoi due assistenti, Stephen Motsumi e Nkwane Molefe, a cercare nella roccia la parte combaciante della tibia. Due giorni dopo la ricerca produce i risultati sperati: Little Foot, un Australopithecus Africanus probabilmente più vecchio di 3 milioni di anni. Il dato non è comunque esattamente certo, poiché le grotte di Sterkfontein e quelle associate si trovano in una zona di formazione calcarea, al cui interno i reperti sono seppelliti sotto ciottoli di varia grandezza (brec-



vita



ce). Tale sedimentazione a strati, oltre a rendere delicato il lavoro di estrazione, in assenza di tufi o rocce di formazione vulcanica non permette l'utilizzo di una datazione radiometrica, di misurare cioè il decadimento degli isotopi radioattivi. In questo caso si deve quindi procedere per datazione stratigrafica, ovvero analizzare il sedimento in cui il reperto è stato trovato partendo dal presupposto che i sedimenti più profondi siano anche i più vecchi.

Siamo tutti figli di forme gracili

Le incertezze legate alla datazione e la perdita di valore scientifico del concetto di 'anello mancante' nulla tolgono all'importanza di queste scoperte, che comprovano la teoria evolutiva dell'uomo. Il mondo scientifico è concorde nel ritenere che il genere delle Australopithecine sia suddiviso in due tronconi: le forme robuste, come il *Paranthropus robustus*, e le forme gracili. Queste ultime si sarebbero evolute nelle specie *Anamensis* (4 milioni di anni fa), *Afarensis* (3,6 milioni), e quindi *Africanus* (3-2,5 milioni). Entrambi i 'rami genealogici' avrebbero proseguito indipendentemente il loro sviluppo, ma mentre le forme robuste si sarebbero estinte circa un milione di anni fa, quelle gracili si sarebbero trasformate nel genere *Homo* e quindi nei nostri... 'nonni'.

Quest'ultimo, fondamentale passaggio, è ampiamente documentato e analizzato nel Centro di Maropeng, struttu-

ra ricavata all'interno di una collina in prossimità delle grotte di Sterkfontein che oltre a ospitare un museo e una ricchissima esposizione di reperti permette di 'viaggiare nel tempo', ripercorrendo l'evoluzione dell'uomo e del nostro pianeta. In uno spazio di 2.500 metri quadri, tra le sale che ricreano la vita dei primi Ominidi spicca la galleria attraversata dall'acqua che mostra al visitatore i cambiamenti climatici dovuti al susseguirsi delle ere glaciali. A questo si aggiungono le guide interattive a supporto della didattica, che non possono però competere con l'emozione di trovarsi all'esterno in uno dei 15 siti appartenenti alla Culla dell'Umanità. Nelle grotte si possono osservare i resti fossili di animali come scimmie, gazzelle, zebre, tigri, uccelli e tanti altri ancora; per non parlare dei fossili delle forme robuste visibili nelle grotte di Drimolen. Da segnalare anche il Plover's lake, dove recenti scavi hanno portato alla luce reperti che risalgono all'Età della pietra, e le grotte di Swatkrans, al cui interno sono stati ritrovati resti di ossa bruciate, una delle prime testimonianze dell'uso del fuoco da parte dei nostri antenati.

Ulteriore dimostrazione del loro valore, il 24 settembre scorso, in occasione dell'Heritage Day (il giorno di festa pubblica in cui si celebrano le proprie origini e la propria cultura), l'allora presidente della Repubblica Sudafricana Thabo Mbeki ha tenuto la cerimonia ufficiale proprio al centro di Maropeng, "origine comune dell'intera Umanità".



La vita è l'arte di trarre conclusioni sufficienti da insufficienti premesse.

Samuel Butler

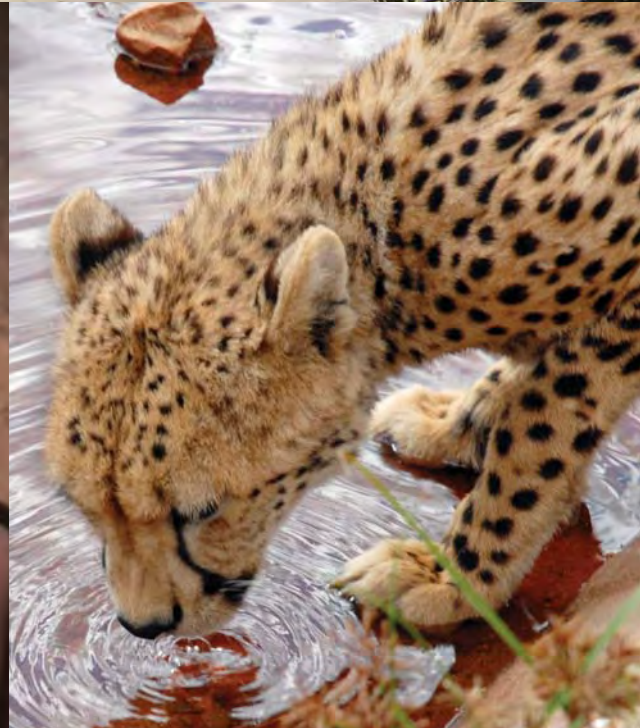
COMPRENDERE



Le somiglianze sono le sfumature
delle differenze.

Vladimir Nabokov

**CALORE
COLORE**







Popolo del cielo

Inglese e Boeri sono alle porte. Il temibile esercito Zulu sta per essere sconfitto: dalle guerre intestine e dalle mire espansionistiche dei bianchi. Ma ancora non lo sa. Sono gli anni prosperi dell'impero di Shaka...

di Roberta Carati

Senti dare dello 'Zulu' a qualcuno e cogli, inevitabilmente, la connotazione offensiva. Questa parola tutto è tranne un'insulto. Nel suo 'Storia dell'Africa nera' - la prima storia dell'Africa scritta da un africano, Joseph Ki-Zerbo spiega con queste parole la genesi del termine Zulu: "Shaka (guerriero dal folle coraggio e dall'energia implacabile, a capo della maggior parte delle tribù Nguni, NdA) iniziò cambiando nome al suo popolo: Nguni pareva mediocre; egli scelse allora un nome che risuona come un tamburo di guerra e rimbomba come il brontolio d'un temporale, Zulu, vale a dire il cielo; AmaZulu, quelli del cielo". Gli Zulu rappresentano oggi il gruppo etnico più numeroso: circa 11 milioni di abitanti su una popolazione complessiva stimata di 47, concentrati principalmente nell'area della provincia di KwaZulu-Natal, nella parte sudorientale del Paese. Divisi uniformemente in un gruppo urbano e uno rurale, parlano lo isiZulu, lingua bantu appartenente al sottogruppo Nguni, anche se sono ormai in molti a conoscere l'inglese, l'Afrikaans e altre tra le undici lingue ufficiali del Sudafrica.

Non saranno però gli Zulu dei giorni nostri ad assorbire l'inchiostro di queste pagine, quanto piuttosto il Regno Zulu, che svolse un ruolo determinante nella storia del Sudafrica del XIX secolo.

Scrivono Roland Oliver e John D. Fage in 'Breve storia dell'Africa': "Egli (Shaka, NdA) istruì gli uomini delle più giovani leve (...) facendone delle truppe regolari votate alla guerra, che combattevano in scontri ravvicina-

ti di formazioni disciplinate, usando le loro zagaglie per il corpo a corpo e non, nel modo tradizionale, come non molto efficaci armi da getto a lunga mandata. Addestrati e disciplinati in tal modo, i militari di Shaka travolgevano tutto ciò che si parava loro davanti, raziando il bestiame di tribù meno battagliere e incorporando i giovani e le giovani donne che prendevano prigionieri, nella loro società. Nel 1818, dopo la morte di Dingiswayo, Shaka divenne il dittatore di una nuova nazione militare eminentemente aggressiva, gli Zulu".

Smantellata alla radice quella che era stata una società di stampo patriarcale, al cui interno ogni grande famiglia possedeva il suo kraal (concessione) e i figli sposati obbedivano all'autorità indiscussa del patriarca, dove l'allevamento praticato dagli uomini era precluso alle donne, si produce un mutamento sociale di grande rilevanza: il popolo Zulu è ormai un esercito di mestiere, si presta servizio

Shaka cambiò nome al suo popolo Nguni pareva mediocre; scelse allora un nome che risuona come un tamburo di guerra e rimbomba come un temporale: Zulu, il cielo.





Io sono come quella grande nuvola dove tuona la folgore, nessuno le può impedire di fare ciò che vuole: guardo i popoli ed essi tremano.

Shaka, capo Zulu

INVINCIBILE

sotto le armi dai 16 ai 60 anni, la circoncisione e le cerimonie afferenti sono soppresse perché ritenute una perdita di tempo, il periodo di iniziazione coincide di fatto con l'addestramento militare, il matrimonio è consentito soltanto dopo i 30 anni ed è concesso come ricompensa ai reggimenti più coraggiosi. Anche la famiglia, tanto fondamentale nella società africana, è sacrificata sull'altare della strategia militare. Che però, bisogna riconoscerlo, paga. "Sul piano politico - spiega Joseph Ki-Zerbo - la conquista Zulu si è risolta in una profonda integrazione dei popoli della regione del Limpopo e dello Zambesi: tutti i giovani dei paesi vinti avevano salva la vita a condizione di arruolarsi negli *impi* (contingente che avanzava a file compatte puntando al corpo a corpo, NdA), di abbandonare il loro nome e la loro lingua e di diventare Zulu nel profondo del cuore".

Alla testa di questa struttura tribale frantumata e superata a

vantaggio di una collettività dal destino più ampio è ancora Shaka, il capo supremo, proprietario di tutte le terre e giudice indiscusso per i delitti di sangue. È sotto la sua guida che l'esercito - 100 reggimenti per 100mila soldati - dà corso a un processo espansionistico di ampia portata: verso occidente oltre le montagne del Drakensberg, dove i BaSuto e i Bechuana vengono dispersi e incalzati; e verso meridione contro i Tembu, i Pondo e gli AmaXosa. Il rituale della guerra è ancora motivo di fierezza nazionale, una ragione di vita. Il periodo delle razzie è rigidamente fissato e preceduto da una fase di raccoglimento, di amnistia generale in cui non è tollerata alcuna forma o richiamo alla violenza, e il colore rosso è bandito dagli ornamenti come dagli abiti. Ed ecco, finalmente, la cerimonia di inaugurazione della stagione dei combattimenti, con il sovrano che nel momento clou scaglia la sua zagaglia in un punto preciso, a indicare la direzione che dovrà prendere il contingente. I guerrieri, fino a quel momento ordinatamente allineati, rompono le file e in segno di sottomissione conficcano le armi intorno a quella del re, dimostrando di essere pronti "a far bere la loro zagaglia".

Il declino di Bayete Shaka, cioè di colui che sta tra Dio e gli uomini, coincide con il manifestarsi delle sue tendenze tiranniche. L'impero a cui ha dato vita si ripiega su se stesso, minato dalle secessioni e dalle guerre intestine. Shaka cade nel 1828 per mano dei suoi fratelli. La leggenda vuole che, in punto di morte, predicesse ai suoi assassini che non avrebbero goduto a lungo della loro vittoria perché i bianchi stavano arrivando a spodestarli. Ma questo è un altro capitolo...





Invasori per caso

Arrivano su richiesta, ma non per questo avranno vita facile. Osteggiati dagli Inglesi, in perenne conflitto con le popolazioni indigene, ai Boeri non resta che impugnare le armi. O emigrare. È l'epopea del 'Great Trek'

di Giorgia Rocca

Migranti, seminomadi, 'marcianti'. Una condizione davvero poco invidiabile quella dei Voortrekker, i 12.000 pionieri boeri che tra il 1830 e il 1840 raggiungono i territori del futuro Natal per sfuggire all'autorità britannica e alle guerre di confine, al colonialismo imperante e alla politica di anglicizzazione, oltre che per allentare la pressione su una frontiera sovraffollata.

Diretti discendenti dei coloni calvinisti europei che occuparono il Capo di Buona Speranza durante il periodo di amministrazione della Compagnia Olandese delle Indie Orientali, i Boeri (dall'olandese *boer*, contadino) impersonano agli occhi del mondo i 'cattivi', gli invasori, i responsabili delle guerre contro gli Zulu, i teorici della segregazione razziale (l'ideologia dell'apartheid fu elaborata dai primi ministri boeri che si succedettero dal 1948 in poi, e soprattutto da Hendrik Frensch Verwoerd, in carica dal '56 al '66). Tutto vero, scritto e documentato su qualunque libro di testo. Eppure, leggendo l'epopea del *Great Trek* (la Grande Migrazione), è impossibile non provare compassione per questo manipolo di integralisti sostenuti da un'incrollabile fede. La schiavitù è ormai stata abolita, il governo inglese ha concesso a Boscimani, Ottentotti e Griqua (i primi abitanti storicamente conosciuti dell'Africa meridionale) il diritto alla proprietà fondiaria, la disponibilità di manodopera sta ve-

nendo meno... i Boeri non ci pensano due volte: rifanno i bagagli e ricominciano la loro fuga in avanti. Ma sono marcati a vista. Già alle prime partenze una nota del Parlamento di Londra precisa che "fino al 25° grado di latitudine sud" i coloni continuano ad essere soggetti alla legge inglese. Pronta la replica del leader boero Piet Retief: "Lasciamo questa colonia certi che il governo britannico non ha più nulla da esigere da noi e ci concederà l'autonomia". Alcune famiglie si stabiliscono appena al di là dell'Orange, sulle terre dell'alto Veld; altre varcano il Drakensberg verso nord-est per assicurarsi uno sbocco sulla costa del Natal. Non è un viaggio facile: siccità, epizoozie, passaggi scoscesi rallentano la marcia. Soltanto la vista delle verdi colline del Natal ritempra gli stanchi coloni, sicuri, a quel punto, di essere davvero giunti nella Terra Promessa.

Ma facciamo un passo indietro: il caso vuole che un equipaggio olandese della Compagnia delle Indie orientali naufraghi nei pressi del Capo di Buona Speranza (1652). Jan van Riebeeck fonda un ormeggio di scalo sulla rotta delle Indie e subito deve affrontare un problema serio: l'approvvigionamento delle navi. Di fronte alla reticenza degli Ottentotti a commerciare il proprio bestiame e alla scarsa produttività dei soldati contadini europei, van Riebeeck riesce a far venire dei coloni dall'Europa. Non funzionerà. Le terre concesse sono



E la Terra sentii nell'Universo. Sentii, fremendo, ch'è del cielo anch'ella, e mi vidi quaggiù piccolo e sperso errare, tra le stelle, in una stella.

Giovanni Pascoli

ERRANTI



scarse, i doveri imposti dalla Compagnia eccessivi. Ai nuovi arrivati, che non intendevano certo sfuggire all'oppressione spagnola per cadere sotto quella della Compagnia delle Indie, non resta che cercar fortuna altrove. È la prima di un'innumerabile serie di *trek* compiute verso oriente, miraggio di fattorie immense destinate all'allevamento e alla coltivazione.

Questi primi Boeri non hanno insegnanti, né pastori; di Calvino hanno assimilato un'interpretazione semplificata della sua dottrina della salvezza e della predestinazione. Sono profughi, ma si considerano eletti da Dio e quindi "destinati" a dominare la massa delle genti di colore, di cui non si sforzano di comprendere usi o costumi. Agli inizi del '700 altri profughi, protestanti francesi espulsi dopo la revoca dell'editto di Nantes, giungono nell'Africa meridionale. In comune con i Boeri hanno la stessa fede calvinista e la stessa urgenza di crearsi una nuova vita agli estremi limiti del mondo. Insieme, ormai fusi in un solo popolo, combatteranno i Bantu e gli Zulu, considerati nemici naturali per razza e religione. Le vittime dell'oppressione in Europa sono così diventate a loro volta oppressori in Africa.

Ma, contrariamente a quanto ci si potrebbe aspettare, non sono i Neri i 'nemici' più pericolosi per i Boeri. È con l'Inghilterra del liberalismo e della campagna antischiavisti, oltre che con i missionari della potente Società delle Missioni di Londra che dovranno combattere, e perdere, l'ultima battaglia. Nel 1902, al termine di un sanguinoso conflitto costato la vita a 22.000 soldati britannici e 25.000 Boeri, saranno questi ultimi a deporre le armi. Otto anni dopo, sui 'resti' delle Repubbliche boere - Provincia del Capo, Natal, Transvaal e Stato Libero di Orange - nascerà l'Unione Sudafricana.



Dio dorme nella pietra, sogna nel fiore,
si desta nell'animale, sa di essere desto
nell'uomo.

Kaiser Rudolf

CERTEZZE



Assenza di barriere per libere migrazioni. Un'utopia? Forse. Immersi nei silenzi dei luoghi più antichi del mondo, è facile immaginare un Sudafrica in cui i fieri animali del big game facciano della caccia un game over. E la natura detti finalmente le regole

di Riccardo Della Seta



Lasciate che i leoni...

Raccontare l'Africa è impresa difficile, quasi impossibile. Così come sfuggire ai luoghi comuni, alle frasi stanche e consuete - ossidate dai molti aggettivi, alle immagini perfette che inquadrano tramonti di sogno, animali nella savana infuocata, occhi di bimbi sorridenti... Vi parlerò dunque, semplicemente, di un viaggio vissuto con il cuore e con la mente, di un balzo verso il culmine di un continente, verso l'altro capo del mondo, un universo rovesciato che incanta e sorprende, travolge di entusiasmo e lascia senza fiato, pretende attenzione, riempie di emozioni e di punti di domanda per le sue contraddizioni, i suoi opposti, le sue inquietudini: vi porterò in Sudafrica.

C'era un tempo in cui le riserve naturali, allora non ancora protette, venivano regalate. Accadeva nel 1910 a una riserva venatoria della Tanzania, la futura Riserva Selous, donata dal Kaiser Guglielmo I alla consorte la quale, dodici anni dopo, fu costretta a rinunciare al possedimento in quanto nel frattempo passato sotto il dominio inglese. Anni di conquiste

coloniali, di affermazioni europee in terra d'Africa, anni nei quali la caccia era sport virile per eccellenza e i grandi animali del 'big game' - elefanti, rinoceronti, leoni, bufali e leopardi - diventavano trofei che arredavano dimore sontuose. Anni tuttavia che vedevano l'organizzarsi dei primi grandi parchi africani, non solo il Selous della Tanzania, ma l'Etosha National Park in Namibia, il Kruger in Sudafrica e molti altri: lontana era ancora la coscienza ecologica, ma molti strenui cacciatori diventavano già appassionati protezionisti.

Oggi questi parchi sono gestiti come imprese; il Kruger, esteso quanto il nostro Veneto, è un meccanismo perfetto che organizza quattordici diversi eco-sistemi, dispone di una rete stradale di tremila chilometri che si snoda tra savana e foreste, canyon e massicci granitici, pianure e piccole zone lacustri. Uno scenario insuperabile abitato da antilopi e ippopotami, bufali, elefanti, gazzelle, rinoceronti, giraffe, facoceri, leoni e leopardi...

E alla memoria salgono le parole di Derek





Nelle aree protette si trovano gli ambienti più suggestivi dove, ora e per sempre, i ritmi sono quelli fatali della preda e del predatore, dove la vita può essere una corsa di antilopi nella savana o un filo d'erba nel deserto.

Walcott, che accarezzano il mio desiderio di ritrovare qui l'Africa dell'immaginario, del sogno, quella primordiale, pura: "...e presto, dopo molte lune, dopo molti canti, vedremo l'Africa, la sabbia d'oro, i fiumi dove i leoni scendono a bere, lambendo l'acqua con la loro lingua rossa, e poi i villaggi, gli uccelli, il suono dei flauti...". Ma quale sarà l'orologio che segna esattamente il tempo della riproduzione delle zebre, sincronizzata in modo che i piccoli nascano tutti dopo la stagione delle piogge, quando la natura può soddisfare al meglio il bisogno di nutrimento dei pulcini? Su quale strana frequenza sarà sintonizzato il suono emesso dai piccoli suricati del Kalahari quando devono segnalare un pericolo imminente? E cosa vorrà comunicarci con lo sguardo un piccolo leone? Quali logaritmiche regole determinano la pezzatura della giraffa o del leopardo, l'animale più elusivo della savana?

Vorremmo sapere tutto, di questo straordinario, immenso laboratorio della natura: ma al contempo desideriamo che i ranger dei parchi non ci raccontino troppo, vorremmo dire: lasciateci ai rumori della foresta, alle ore del crepuscolo, al vento che porta gli odori del *bush*, ai silenzi dei luoghi più antichi del mondo.

Ma non basta una recinzione e qualche cartello a fare di un parco una zona protetta, dove il mondo animale viva indisturbato ritrovando un equilibrio sottratto a secoli di bracconaggio. La tutela di questi delicati ecosistemi è complessa e richiede competenze scientifiche e manageriali: dal controllo e censimento delle popolazioni animali, allo stu-

dio delle specie, alla messa a regime delle acque, alla manutenzione delle praterie sino al monitoraggio dei flussi turistici all'interno delle zone protette e alla loro organizzazione. Vere e proprie imprese, i grandi parchi dell'Africa seguono un concetto dinamico di protezione, che si accorda con la ricerca e ha nel turismo una risorsa strategica. Il valore della parola bio-diversità, la delicatezza degli ecosistemi, il limite delle politiche protezionistiche, le energie spese a favore di nuovi progetti di salvaguardia o per la creazione di parchi trans-frontalieri: tutto questo si può comprendere in un viaggio tra le savane e i bacini fluviali dell'Africa australe. Mai come oggi i governi locali sono stati sensibilizzati nell'intraprendere iniziative coordinate per proteggere la fauna selvatica ed eliminare le frontiere che impediscono agli animali le migrazioni e il natu-



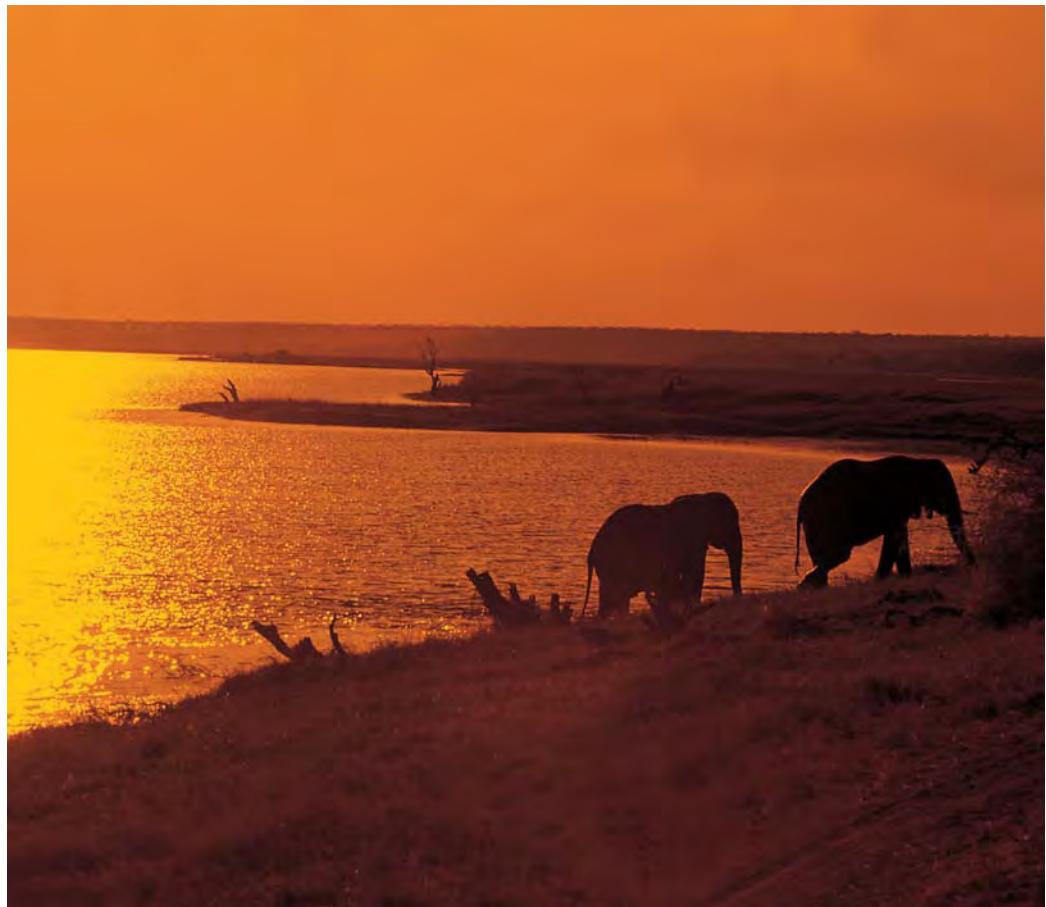


rale popolamento. Un progetto ambizioso che coinvolge molti stati africani tra i quali Angola, Botswana, Namibia, Zambia, Zimbabwe, Sudafrica.

Di sicuro non sarà facile rimuovere le barriere - in alcuni tratti filo spinato elettrificato - che segnano i confini, creare mappature ampie e precise, unificare le politiche ambientali, organizzare la gestione delle risorse idriche, armonizzare le politiche nazionali per focalizzarle su un unico obiettivo e, soprattutto, vincere le resistenze di chi non accetta il cambiamento. Assenza di barriere per libere migrazioni: una bella sfida, tra le tante che gli Stati australi dovranno affrontare nei prossimi anni.

Paese con due nazioni, quella bianca, nostalgica e in apprensione per il futuro, e quella nera, giovane e impaziente.

Le parole di Nelson Mandela, con i suoi novant'anni il Grande Vecchio del Sudafrica, risuonano e rimbalzano di continente in continente, guadagnando in forza e determinazione. Nel suo Long Walk to Freedom dice: "Per essere liberi non basta rompere le catene, ma vivere in un modo che rispetti e accresca la libertà degli altri. Il vero test della nostra fedeltà alla libertà è solo all'inizio. Ho percorso questo lungo cammino verso la libertà. Ho cercato di non vacillare; ho compiuto passi falsi. Ma ho scoperto il segreto che dopo aver scalato una collina, si capisce che ce ne sono



Le sfide da cogliere sono molte anche qui, in un Sudafrica che sta elaborando gli sviluppi della dominazione coloniale - imposta con la croce e il cannone sin dal XVII secolo - in un laboratorio sperimentale di convivenza, che deve mettere insieme vari gruppi razziali, superare le sperequazioni e le differenze tra poveri e ricchi, proprio ciò che esaspera i conflitti etnici, culturali, religiosi.

Un luogo benedetto dagli dèi, il Sudafrica, di magnifica natura, di paesaggi sorprendenti cantati dai poeti, amati dagli europei che vi trovarono infinite risorse, a prezzo di infinite sofferenze inflitte e sopportate. I vigneti bucolici, le montagne di Drakensberg, i parchi naturali Kruger e lo straordinario Hluhluwe, le cascate di Augrabies - il luogo del grande rumore, le scogliere del Capo e i due oceani che si confondono: spettacoli di un Paese meraviglioso. Ma è un

ancora molte altre da scalare. Mi sono preso un momento di riposo, per dare un'occhiata alla vista che mi circonda, per guardare indietro alla strada che ho fatto. Ma posso riposare solo per un momento, perché con la libertà vengono anche le responsabilità, e mi preoccupa di non indugiare, perché il mio lungo cammino non è ancora finito".

È la speranza nera che la rinascita del continente basata sulle proprie forze non sia un'utopia, un sogno visionario di un poeta o di un cantautore.

La stessa speranza del vecchio di Nazim Hikmet, che a settant'anni se ne va a piantare gli ulivi perché non crede alla morte, perché la vita pesa molto di più.

Grandi uomini, che hanno cercato di cambiare il mondo con la propria sofferenza, con il cuore e la passione, per renderlo un luogo in cui vivere meglio.

Il viaggio in Sudafrica, della durata di 18 giorni, è stato organizzato da:
Il Tucano Viaggi Ricerca,
Torino, tel. 011 561 70 61
info@tucanoviaggi.com
www.tucanoviaggi.com

Un unico fornitore, ultraspecializzato, per le spedizioni domestiche e internazionali. È TNT Sudafrica nella parole del Country General Manager Tim Steel. Che con aplomb tipicamente british, racconta il 'suo' corriere

One stop shop



TNT in Sudafrica

Filiali: 7

(Johannesburg, Port Elizabeth, Durban, East London, Cape Town, Bloemfontein, e in Namibia a Windhoek)

Collaboratori: 390

Flotta: 56 veicoli

Depositi: 1 hub road e 2 hub aerei

“Il messaggio dell'Esercito della Salvezza è basato sulla Bibbia, il suo ministero è motivato dall'amore per Dio, la sua missione è predicare il Vangelo di Gesù Cristo e venire incontro ai bisogni dell'umanità nel Suo Nome senza discriminazione alcuna”. Che cosa c'entra questa premessa con TNT? È nelle sue fila che l'attuale Country General Manager, Tim Steel, entra nel '90 come volontario in qualità di Finance Manager per l'Africa dell'Est con base in Kenya. Ci resterà due anni, “acquisendo - sono parole sue - un grosso bagaglio in termini di esperienza di vita”. Bagaglio che gli tornerà utile anche in TNT, Gruppo di cui farà parte a cominciare dal 1992 in diversi ruoli (Direttore Finanziario, F&A Manager, Country General Manager) e in diverse re-

altà geografiche (Kenya, Cipro, Dubai, Sudafrica).

Inglese di nascita, con una formazione di tipo finanziario, Tim Steel è abituato a guardare in faccia la realtà, anche quella più scomoda, senza mai perdere di vista l'obiettivo: migliorare, migliorare e ancora migliorare.

Il Sudafrica è un Paese immenso. Per TNT è difficile mantenere i propri standard nelle tempistiche di consegna?

È sicuramente un'area di miglioramento. Le Filiali TNT presenti all'interno del Sudafrica sono sette e gestiscono approssimativamente l'85 per cento delle nostre consegne. Il restante 15 per cento è invece in carico a fornitori terzi e questo rappresenta talvolta un problema considerate le ca-

renze infrastrutturali in termini di trasporto e di comunicazione del territorio. I nostri livelli di servizio sono per questo motivo leggermente al di sotto degli standard del gruppo, ma il trend è in deciso miglioramento: quest'anno si è registrato un aumento di cinque punti percentuali rispetto all'anno precedente, merito del grande lavoro effettuato nei processi operativi, e dell'inserimento di alcuni nuovi talenti all'interno del team. La maggioranza dei nostri problemi nei servizi inbound è dovuta a problemi di sdoganamento, che mettono chiaramente in luce la necessità, da parte dei Paesi spedenti, di compilare adeguatamente tutta la documentazione di accompagnamento.

Qual è oggi la situazione infrastrutturale del Paese?

Nelle aree urbane più importanti la situazione dal punto di vista delle infrastrutture è molto simile all'Europa, con autostrade a tre corsie, grandi palazzi adibiti a uffici e un buono standard per quanto riguarda i servizi pubblici. All'inizio del 2008 abbiamo avuto alcuni problemi dovuti a una carenza di energia elettrica, che ci ha costretti a prevedere l'eventuale dotazione di generatori in tutte le nostre Filiali. Guardandolo in un'ottica positiva, questo evento si può anche interpretare come il segnale di un'economia che cresce. Ora, comunque, grazie a un investimento aggiuntivo da parte del governo, la situazione è stata riportata alla normalità. Nelle aree rurali le infrastrutture sono molto meno sviluppate, ma il governo ha destinato risorse affinché il servizio di consegna standard venga migliorato in maniera consistente in tutte le aree, anche le più remote.

Il Sudafrica è un Paese di grandi ricchezze ma anche di altrettanto grandi problemi sociali ed economici: quanto incide tutto questo sul business TNT?

Il Sudafrica è la venticinquesima economia più importante e per noi esiste un'opportunità di crescita simile a quella perseguita in Brasile con l'acquisizione di Mercurio. Il Sudafrica rappresenta inoltre la porta d'accesso all'Africa sia dal punto di vista economico sia fisico, con oltre il 30 per cento del prodotto interno lordo africano. Una strategia di successo in Sudafrica aprirà le porte a un ulteriore sviluppo da parte di TNT nel Continente, in un momento in cui le condizioni economiche e la stabilità non sono mai state così favorevoli. Certo, ci sono diverse problematiche che in Sudafrica costituiscono un ostacolo allo sviluppo del Paese. Innanzitutto una mancanza di 'skill', per ovviare alla quale TNT ha preso la decisione di reclutare le migliori risorse a disposizione, anche se questo significa riconoscere un costo premium al mercato, e ha investito in modo significativo in training e sviluppo delle competenze. Siamo inoltre stati certificati ISO 9001, ISO 14001, ISO 18001, SA8000 e Investor in People, riconoscimenti che contribuiscono a fare di TNT Sudafrica un 'great place to work'. Un altro aspetto critico è il crimine: abbiamo ottenuto il punteggio 'A' nella certificazione TAPA per la nostra Filiale di Johannesburg e stiamo estenden-



Tutto ciò che ha valore nella società umana dipende dalle opportunità di progredire che vengono accordate a ogni individuo.

Albert Einstein

OCCASIONI

do il medesimo standard a tutte le altre, oltre ad aver adottato una serie di misure preventive ulteriori volte a eliminare i rischi legati al crimine. Per quanto riguarda i problemi connessi ad HIV/AIDS - una persona su nove in Sudafrica è sieropositiva - stiamo conducendo campagne di sensibilizzazione e abbiamo sostenuto e finanziato un nuovo sistema di assistenza medica ad alto valore/basso costo denominato 'Wellness Express' che fornisce, in aggiunta a un'assistenza sanitaria di base, un trattamento anti-retrovirale a persone infette.

Qual è il settore in più forte sviluppo?

Il settore in più rapida espansione è rappresentato dai consumi delle famiglie, che risultano in aumento grazie all'emergere di una classe media nera il cui patrimonio, dopo 14 anni di governo post-apartheid, inizia a crescere, e grazie al fatto che gli schemi di governo destinati a garantire che la ricchezza venga ridistribuita attraverso il 'Broad Based Black Economic Empowerment' iniziano a dare i loro frutti. In aggiunta, il governo sta investendo in una serie di progetti ad ampio budget volti a migliorare infrastrutture e impianti in vista della Coppa del Mondo di Calcio del 2010.



Con quali Paesi si sviluppa il maggior volume di traffico?

La nostra porzione di traffico più consistente e in più rapida crescita è rappresentata dalle merci in arrivo dalla Cina, considerato il fatto che una parte così importante della produzione ora si concentra in quell'area. Per quanto riguarda l'export, il Belgio è il Paese verso il quale effettuiamo il maggior numero di esportazioni, in virtù del business generato dal settore dei campioni clinici.

Con che frequenza l'Italia compare nei vostri database quale meta o punto di partenza per le spedizioni?

L'Italia rientra nelle nostre prime 15 destinazioni top sia per quanto riguarda l'export che l'import.

Manca poco all'appuntamento dei Mondiali di Calcio e le voci sulla preparazione del Paese rispetto all'evento sono contrastanti. Dal suo osservatorio privilegiato, lei che opinione si è fatta?

Come per le fasi di preparazione della maggior parte degli eventi sportivi, ci sono stati alcuni rallentamenti rispetto a quanto pianificato e gli stadi sono quindi ancora lontani dall'essere pronti. Nonostante ciò, la FIFA è presente in loco e conduce controlli regolari sullo stato di avanzamento del progetto, e ritiene che in linea generale i lavori stiano procedendo bene. La World Cup rappresenta una così grande opportunità per far conoscere il Paese quale meta ideale per il business e il turismo, che il governo non

può permettersi di fallire. Sono convinto che l'evento sarà un grande successo e che porterà un assaggio di Africa all'interno di un contesto che sarà certamente ben gestito.

Quali sono le peculiarità di TNT in questo Paese? Quali i punti di forza e le aree di miglioramento?

Le nostre aree di miglioramento coincidono con la capacità di trattenere le risorse più qualificate, fondamentali per alzare il livello dei nostri processi e garantire quindi la

migliore customer experience ai nostri clienti. Questo aspetto ha sempre rappresentato una questione non facile, ma i progressi compiuti nell'ultimo periodo sono davvero netti. La nostra forza è nell'offerta ai clienti di un 'one stop shop' per le spedizioni domestiche e internazionali.

Ci può segnalare qualche iniziativa interessante sviluppata di recente all'interno di TNT Sudafrica?

Come altri Paesi all'interno del network TNT, abbiamo recentemente implementato la Carta sulla Sicurezza Stradale per i nostri autisti e fornitori. Abbiamo inoltre appena completato un esercizio di ottimizzazione dell'attività di Pick up & Delivery con il supporto del team DHO GO. Ci aspettiamo che ciò ci porti un risparmio di circa il 30 per cento in termini di chilometri percorsi e una riduzione di mancati ritiri e mancate consegne. Questo è un esempio perfetto di come possiamo, in un colpo solo, migliorare il nostro servizio, ridurre i costi e le emissioni di CO₂.

Dobbiamo garantire la miglior customer experience; la nostra forza è nell'offerta di un 'one stop shop' per le spedizioni domestiche e internazionali.



Favola dei tempi moderni

Soweto, l'ex ghetto nero di Johannesburg, sta assumendo sempre più le sembianze di un quartiere glamour. Una rinascita-rivincita nel pieno rispetto della memoria storica

di Daniela Stasi

Si grida al miracolo, economico naturalmente. Soweto, quattro milioni di abitanti ai tempi dell'apartheid, si sta trasformando in un sobborgo-oasi della nuova borghesia nera: da periferia bistrattata a quartiere sicuro, pulito e silenzioso, nonché terza meta turistica del Sudafrica con 250mila turisti all'anno. La sua identità del resto era rimarcata già nel nome: Soweto è la contrazione di 'South Western Townships' e township, nel gergo sudafricano, durante il regime bianco stava a significare un quartiere riservato ai non-bianchi. Il suo ruolo nella storia del Paese è stato fondamentale, tant'è che fu teatro, nel giugno del 1976, della prima sanguinosa sommossa dei neri contro la segregazione razziale. Qui, nello stadio costruito sulle ceneri di quello in cui Nelson Mandela 'urlò' le sue idee dopo 27 anni di prigionia, si giocherà la finale della Coppa del Mondo di calcio.

Anche i bianchi nell'ex ghetto

L'evoluzione di Soweto è radicale e altisonante. Il primo grande cambiamento riguarda le case: la struttura è la medesima di quelle costruite al tempo dell'apartheid, le cosiddette *matchbox*, 'scatole di fiammiferi' di 40 metri quadri di colore grigio, a un solo piano, con quattro stanze e il bagno esterno, che ospitavano in media due o tre famiglie. Oggi, dopo un accurato restyling, sono diventate spaziose ville a due piani, con finiture in legno pregiato e intonaci dai colori sgargianti. Non mancano mai l'antenna satellitare, l'aria condizionata, il giardino e il garage; spesso c'è anche la piscina. Con un valore che spazia dai 100 ai 150mila euro, prezzo simile a quello delle abitazioni del centro di Johannesburg, sono ambitissime dai nuovi ricchi della città, persino da star della mu-

sica pop o del cinema. Non solo: sono molto richieste anche dai bianchi e da neri che, post-apartheid, avevano abbandonato il sobborgo per andare a mettere radici altrove.

Altro vistoso mutamento è rappresentato dall'attenzione per l'ambiente: entro due anni saranno piantumati 300mila alberi, una volta completamente inesistenti. Non bisogna poi dimenticare il primo hotel quattro stelle dell'area, inaugurato alla fine del 2007, e il progetto edilizio da 60 milioni di euro che porterà alla realizzazione, nelle immediate adiacenze dell'ospedale più grande del mondo, di un centro commerciale con negozi, teatri, spazi per concerti e impianti sportivi. Queste nuove costruzioni daranno vita a numerosi posti di lavoro, facendo tramontare definitivamente la fama di quartiere dormitorio. Fama, tra l'altro, in parte superata grazie alla vivacità di bar e ristoranti alla moda, e alle diverse iniziative che animano la zona, come lo Standard Bank Soweto Wine Festival, il Soweto Joy of Jazz Festival e i concerti del Soweto Gospel Choir, vincitore di due Grammy Award.

E senza dubbio fa riflettere il fatto che Soweto stia vivendo il suo 'Rinascimento' senza rinnegare il passato, anzi recuperandolo e amplificandolo con forza. Qualche esempio? Si sorseggiano tuttora alcolici negli *shebeen*, le ex cantine clandestine e, passeggiando per le vie con il naso all'insù, si notano ancora i monumentali lampioni alti più di 20 metri, voluti dal regime per un maggiore controllo nelle ore notturne, silenti testimoni dei torti subiti. Insomma, un lieto fine con rivincita.



Il museo sulla vita di Mandela, allestito in quella che fu casa sua.

Non si limitano a schiacciare la palla nell'area di meta. Nel rugby più che in altri sport, affermare la propria supremazia sugli avversari è una questione d'onore. Chiedetelo agli Springboks, campioni del mondo, che con gli All Blacks hanno un conto aperto...

di Ferruccio Venturoli



24 giugno 1995, Johannesburg: Nelson Mandela si complimenta con il capitano degli Springboks, Francois Pienaar, che ha appena vinto la Coppa del Mondo. Un evento storico che sarà preso a simbolo di una nuova unità del Paese.

La palla non è rotonda

Il Sudafrica e il rugby, un binomio apparentemente inscindibile, parte stessa della storia di questo Paese. È la storia del dominio bianco, degli anglosassoni, ma soprattutto degli Afrikaaners; è la storia di una razza bionda diretta discendente dei pionieri olandesi, degli ugonotti francesi, dei tedeschi e degli inglesi che, nei secoli, è stata oggetto di una profonda e durissima selezione, tanto da farne, tradizionalmente, una delle compagini fisicamente più forti del mondo.

L'ambiente del rugby sudafricano, probabilmente uno dei più retrivi e conservatori, è stato per più di cento anni completamente precluso ai 'non bianchi', ai quali anzi era riservato un settore a se stante negli stadi durante i test match internazionali; un settore che quasi sempre tifava per gli avversari. Poi, per fortuna, come sono cambiate tante cose è cambiato anche il rugby, diventato improvvisamente una sorta di coagulante della 'Nazione Arcobaleno'. E la svolta data sicuramente dai Mondiali '95, assegnati (e vinti) proprio a un Sudafrica appena riammesso nel consenso internazionale. Di quel grande evento resta negli annali la stretta di mano tra il vecchio presidente Nelson Mandela e il capitano degli Springboks Francois Pienaar, classico esponente dell'aristocrazia bianca. Quell'episodio, immortalato in alcune fotografie ormai storiche è il simbolo stesso di una ritrovata unità del popolo sudafricano.

Comunque, sembra che il primo pallone ovale arrivato in Sudafrica sia quello portato intorno al 1870 da un corpo di spedizione inglese; ma già nel 1879 il rugby entrava nelle università, che fino all'avvento del professionismo sarebbero state le più grandi fucine di giocatori del rugby sudafricano, a partire da quelle di Città del Capo e di Stellenbosch.

Nel 1891 per la prima volta sbarcano i Lions, mitica selezione delle Isole Britanniche, alla loro seconda trasferta oltremare. L'impatto è brusco: i Lions giocano 19 incontri e li vincono tutti; segnano 220 punti e ne incassano 3; ma quando ritornano, nel 1896, trovano un ambiente ben diverso: vincono i primi 3 test ma vengono inaspettatamente sconfitti nel quarto, per 5-0. È il primo match perso dai Lions nella loro storia, il primo vinto dal Sudafrica. Ne seguono molti altri, anche se per la supremazia mondiale gli Springboks se la sono sempre giocata anche e soprattutto con i neozelandesi.





Il primo contatto con gli All Blacks risale al 1921, quando accettano l'invito in Nuova Zelanda: una vittoria a testa e un pareggio. Stessa situazione nel '28 in Sudafrica. Ed è proprio in questo periodo, agli inizi degli anni '30, che si apre il periodo d'oro degli Springboks. Una serie di tour vinti in Australia, Europa e, soprattutto, in Nuova Zelanda nel 1937, fanno sì che fino alla Guerra i sudafricani non abbiano praticamente rivali, con personaggi entrati nella storia del rugby come Daniel Craven, Benny Osler, P.J. Nel. Da allora è un dominio incontrastato sino alla fine degli

anni '60, quando l'attività internazionale dei sudafricani si fa via via più rada, a causa della loro politica razziale che li porterà sul finire degli anni '70 a un vero isolamento.

In questo periodo agli Springboks è legata tutta una serie di episodi antipatici e imbarazzanti, come le manifestazioni violente che accolgono, un po' dappertutto, il loro arrivo. Dall'isolamento cominciano a uscire solamente nel 1980, quando concedono il primo 'cap' a un nero, l'ala Errol Tobias; ma bisognerà aspettare 13 anni per vedere la prima meta di un giocatore sudafricano nero, la 'perla nera' Chester Williams.

Il Sudafrica non viene neppure invitato a partecipare alle prime due Coppe del Mondo; soltanto nel 1992 gli Springboks, che nel frattempo hanno cambiato tutto - dirigenti, stemma (alla Gazzella caratteristica delle pianure è stata aggiunta la Protea Reale), bandiera e nome - ricevono nuovamente il benvenuto nell'arena internazionale contro i campioni del mondo australiani (26-3 per l'Australia) che gli Springboks non riconoscevano come tali.

Nel 1995 il nuovo Sudafrica ospita la terza Webb Ellis Cup (la Coppa del Mondo), vinta proprio dai padroni di casa. Tutto quello che accade dopo è storia di oggi, dall'affermazione stabile tra la prime compagini nel ranking mondiale fino al trionfo nell'ultima Coppa del Mondo, lo scorso anno in Francia, e all'arrivo in squadra delle 'quote' di giocatori 'coloured'.

Un pieno di... alghe

E se fosse proprio il Sudafrica a spezzare le catene della schiavitù del petrolio? La speranza di un nuovo Rinascimento parte da lì. Grazie al fucus e alla genialità di uno scienziato del MIT che metterà in produzione litri e litri di biocarburante

di Cristian Furini



(magari di una vicina area industriale) restituendo ossigeno all'atmosfera.

E le sorprese non finiscono qui. Qualcuno ha avuto l'idea di 'rubare' le alghe al mare e di coltivarle in cattività, in quelli che potrebbero sembrare dei normali sacchetti tubolari di plastica sviluppati verticalmente. La produzione schizza così a quasi 60.000 litri annui di olio vegetale per ogni ettaro di impianto, tre volte tanto la stessa coltivazione marina e ben 30 volte la resa a biodiesel della colza!



Ma mentre gli studi in America sono stati temporaneamente accantonati, in Sudafrica la produzione di biodiesel da alghe fitoplancton trova una concreta realizzazione con il progetto della Greenfuel

di Isaac Berzin, uno scienziato del MIT. È di poco più di due anni fa l'accordo che la società statunitense ha raggiunto con la sudafricana De Beers Fuel Ltd per la realizzazione di un primo impianto di coltura di alghe da carburante nei pressi di Naboomspruit, impianto che sarebbe dovuto entrare in produzione alla fine del 2007 e che invece verrà realizzato nel 2009. Rispetto ai programmi iniziali, la Beers Fuel ha previsto una produzione limitata a 24 miliardi di litri di biodiesel entro cinque anni dall'apertura della centrale, con un primo investimento di 3.5 miliardi di Rand (pari

di Isaac Berzin, uno scienziato del MIT. È di poco più di due anni fa l'accordo che la società statunitense ha raggiunto con la sudafricana De Beers Fuel Ltd per la realizzazione di un primo impianto di coltura di alghe da carburante nei pressi di Naboomspruit, impianto che sarebbe dovuto entrare in produzione alla fine del 2007 e che invece verrà realizzato nel 2009. Rispetto ai programmi iniziali, la Beers Fuel ha previsto una produzione limitata a 24 miliardi di litri di biodiesel entro cinque anni dall'apertura della centrale, con un primo investimento di 3.5 miliardi di Rand (pari

C'è chi le considera un problema o un cattivo indicatore naturale della pulizia dei mari. C'è chi invece le usa come risorsa alimentare. E c'è anche chi le commercializza come rimedio terapeutico contro gli inestetismi dei 'chili di troppo'. Pochi però, fino a poco tempo fa, pensavano che le alghe (fucus) potessero diventare una risorsa preziosa da impiegare nella produzione di biocombustibili. Risalgono al 2004 gli esiti dello studio finanziato dal governo statunitense secondo cui la coltivazione di alghe marine avrebbe potuto soddisfare, udite udite, tutto il fabbisogno energetico degli Stati Uniti a costi addirittura inferiori a quelli del petrolio. Secondo le stime basterebbero colture estese su 230 chilometri quadrati di mare, dato che un solo chilometro quadro di alghe produrrebbe fino a 20.000 metri cubi di biodiesel per anno (circa 20 milioni di litri). Un'enormità. Con un altro non trascurabile vantaggio: assorbire grandi quantità di anidride carbonica

Alga batte tutti

Mais, soia, girasole e colza sono sorgenti conosciute per produrre combustibili alternativi, ma è ormai opinione diffusa che colture destinate storicamente all'uso alimentare, se convertite in 'olii pesanti' perdono di convenienza economica a causa soprattutto della lunghezza del ciclo di crescita della pianta e della discontinuità produttiva durante l'anno. Non bisogna dimenticare poi che dirottare sulla generazione alternativa di combustibile coltivazioni che rappresentano una base alimentare (come il mais e la soia), è un atto che si ripercuote potenzial-



Biodiesel in salsa verde

Gli ingredienti

La coltivazione delle alghe per la produzione di biocombustibile è cosa naturale e relativamente semplice: un banale processo di fermentazione genera due componenti essenziali - l'anidride carbonica e l'etanolo, entrambi prodotti dalla fermentazione della canna da zucchero e usati come elemento primario nutritivo delle alghe, per consentirne la crescita e la proliferazione. Le alghe utilizzate appartengono invece al ceppo *P. Tricornutum*. Vengono impiantate in apposite vasche che non sono altro che una serie di sacchetti di plastica di forma tubolare che si estendono per una superficie di circa 10.000 metri quadri. All'interno, acqua, sostanze nutritive e alghe circolano costantemente nella canalizzazione in modo da alimentare senza sosta le colture vegetali che crescono grazie all'aiuto della luce solare.

Dalle alghe all'olio... Una volta filtrate le alghe dall'acqua, l'olio dalle alghe è ottenuto per mezzo di una semplice pressatura. Ma la resa di questo processo è di circa il 70 per cento. Sulla restante parte di polpa ancora ricca di olio viene aggiunto un reagente organico

(il cicloesano) che si lega all'olio restante e lo separa dal residuo, che verrà reimpiegato come foraggio per bestiame. Alla fine del processo sarà stato estratto dalle alghe il 99 per cento dell'olio.

...e dall'olio al biodiesel. A questo punto comincia la vera e propria raffinazione del combustibile. L'olio delle alghe è praticamente composto da trigliceridi che subiranno un processo di esterificazione per eliminare tutte le impurità e la quota residua di acqua.

Dalla politica al clima, stabile in tutto

C'è da chiederselo. Perché proprio in Sudafrica? Innanzitutto si tratta di un Paese politicamente stabile e, cosa ancor più importante, con una crescita economica costante da anni. Se si aggiunge l'assenza totale di inflazione, si può ben capire per quale ragione qualsiasi società si senta ben disposta a spostare capitali per finanziare la ricerca o un nuovo processo produttivo nella Nazione africana. Il Sudafrica ha, inoltre, un clima 'non estremo', tanto che le alghe non muoiono né subiscono eccessivi stress. Infine, nei pressi di Naboomspruit ci sono numerose università; il che significa possibilità di formare e creare forza lavoro in loco da impiegare in questo tipo di tecnologia.

a 400 milioni di euro). L'azienda ha acquistato dal governo sudafricano le autorizzazioni per trasformare 40.000 ettari di terreno in 'algae-farms' per poi, entro cinque anni, incrementarla di otto volte e arrivare così a una produzione standard di 8,1 miliardi di litri di biodiesel in un solo anno. Tanto per dare un'idea, le alghe del reattore di De Beer sarebbero teoricamente in grado di produrre una quantità di olio superiore di 8.000 volte a quella delle coltivazioni di seme di girasole (sempre di proprietà del gruppo sudafricano), ubicate nella provincia nordica del Limpopo.

“Il progetto - ha sottolineato Hendy Schoombe, un alto funzionario della De Beers - è decisamente oneroso. I tre miliardi e mezzo di Rand per realizzare il reattore sono arrivati tut-

ti da capitali di società straniere”. Gli impianti verranno installati sulla terra che non è arabile o utilizzabile per scopi agricoli. Inoltre, i materiali riciclati dal processo di fabbricazione saranno reinseriti nella filiera generativa per produrre energia elettrica. Il biodiesel verrà destinato a un uso inizialmente solo industriale mentre in un secondo tempo, quando l'impianto funzionerà a pieno regime, sarà esportato utilizzando la struttura distributiva della Greenfuel.

Ma i progetti di De Beers non si fermano qui. La compagnia, infatti, avrebbe già firmato un accordo anche con la Green Star per la costruzione negli Stati Uniti di ben 90 impianti per la produzione di biodiesel da alghe, localizzati nei pressi di altrettante centrali elettriche.

mente in modo negativo sul prezzo di molti cibi, proprio perché queste colture rientrano in diverse filiere alimentari. E infine l'efficienza. Quella delle colture ad uso alimentare perde nettamente il confronto in resa (per ettaro) rispetto alle alghe: servono infatti un ettaro di soia per produrre 560 litri di olio e la stessa superficie coltivata a cereali per appena 235 litri di biocombustibile; la resa di un ettaro coltivato ad alghe è invece di più di 120.000 litri di olio in un solo anno.





Incontriamo Marco Piacentino nel suo splendido studio in pieno centro a Torino. È un architetto, ma è anche un appassionato produttore di Barbaresco, proprietario della secolare tenuta Socrè. Non sappiamo quindi in quale delle due vesti si presenti a noi, né noi in quale presentarlo; ma in fondo perché stabilire una priorità? I filari di vite non sono forse una sapiente architettura del paesaggio? L'assenza di soluzioni di continuità, la ricerca dell'armonia dei contrasti o, al contrario, la loro enfaticizzazione hanno molto a che fare con un'opera architettonica, ma sono anche terreni contigui a chi lavora ogni anno a strutturare la profondità e complessità di un vino straordinario quale il Barbaresco...

E proprio il vino è l'ideale *trait d'union* che lega Marco Piacentino al Sudafrica, punto di partenza di un racconto che in pochi attimi ci proietta dal salotto buono della città sabauda alle lande lontane e sconfinite di un Paese che i *boeren*, i contadini olandesi passati alla storia come Boeri, hanno contribuito a rendere un *unicum* storico e geografico. Il Sudafrica di Piacentino è chiaramente un luogo dell'anima: l'evocazione della storia, del clima, dei contrasti sociali in lui non è mai banale o retorica, ma è frutto della sua grande capacità di os-

servazione, del suo saper leggere la magia e il mistero di una Nazione che è Africa e Vecchia Europa al tempo stesso, dove gli anni sono sempre stati scanditi da un'alternarsi di insensata crudeltà e di forza di volontà, di pulsioni innate e di selvaggia bellezza, di spazi infiniti e di infinita desolazione.

Un territorio unico, dove la fine del mondo non è soltanto un concetto metaforico ma un freddo oceano che circonda la terra e dove è possibile incontrare il bene e il male.

“Il Sudafrica per molti - spiega - si riduce al Parco Kruger: una riserva naturale in effetti unica, ma che da sola non racconta nulla di questo Paese, delle sue origini e del suo travagliato percorso. Per conoscerlo davvero bisogna visitare le sue città da Johannesburg a Città del Capo, gli *slums* di Soweto, scoprire la differenza climatica fra le aride regioni dell'ovest e quelle più piovose dell'est... Tutto nasce e ruota intorno alla terra, e ancora oggi è questo elemento a garantire la stabilità della Nazione”.

La terra del Sudafrica, ricca di contrasti, è anche un eccellente territorio vinicolo: “Basta visitare Stellenbosch, la capitale del distretto del vino, così simile a una qualunque città olandese - prosegue Piacentino - per scoprire una 'Nazione nella

C'è un filo sottile che lega i primi Valdesi che giunsero in Sudafrica a due grandi innovatori che hanno seguito le loro orme 300 anni dopo. Lo abbiamo seguito insieme a una guida d'eccezione...

Il passaggio





Gli 'eno-indirizzi' in rete

<http://www.socre.it/>

<http://www.meerlust.co.za/>

http://www2.regione.veneto.it/videoinf/periodic/precedenti/06/2/Giorgio_dalla_Cia.htm

www.morgenster.co.za

Nazione', con un'alternanza di microclimi che danno vita a vini anche molto diversi fra loro, e molti di grande qualità". Potenzialità straordinarie che nel corso del tempo hanno permesso si formassero vere e proprie eccellenze in materia: insieme a Cile, California, Australia, il Sudafrica è una delle patrie del vino *global*, quello, per intenderci, che utilizza i vitigni più diffusi al mondo: Cabernet e Merlot. "Tutto merito dei pionieri: oltre agli Olandesi, infatti, nel 1688 giunsero in queste lande molti Ugonotti in fuga dalle persecuzioni religiose, e anche alcuni Valdesi dall'Italia. Francesi e Italiani misero presto a frutto la loro competenza enologica creando una *wine-valley* e un'università, a Stellenbosch, tuttora meta degli studenti di agraria di tutto il mondo. Italiani compresi". Parlare di vino con un produttore di Barbaresco è come discutere di motori con Enzo Ferrari... ma Piacentino sorvola elegantemente sulle discutibili competenze dei suoi interlocutori e illustra le caratteristiche del vino sudafricano: "Non esiste un prodotto di punta, manca il *terroir*, però si produce un vino di fascia media leggermente pesante, legnoso, diretta conseguenza della passione per la *barrique* dei viticoltori d'Ultralpe, che è considerato un prodotto di grande lusso". Ecco però, anche in questo angolo di mondo, spuntare e imporsi la creatività italiana: "C'è in realtà un vino che si differenzia da tutti gli altri ed è stato ideato da un enologo straordinario come tecnico ma soprattutto come uomo, Giorgio Dalla Cia per l'azienda Meerlust: è il Rubicon, un Bordeaux affinato in loco presente su tutte le guide mon-

diali e che si può fregiare del titolo di miglior vino rosso del 2006 al mondo". Questo geniale friulano, che dal 1974 vive in Sudafrica, è stato il primo a intuire le potenzialità climatiche del territorio e a sovvertire la tradizione che voleva il vino sudafricano legato alla tipologia di produzione californiana. Con Dalla Cia irrompe sulla scena il primo vino di tradizione bordolese prodotto in Sudafrica e proietta Meerlust ai vertici dell'enologia sudafricana. Un 'passaggio del Rubicone' che ha dato vita, appunto, al Rubicon. "E non basta - conclude Piacentino: Dalla Cia dal 1995 è stato il primo a distillare la... grappa. In Sudafrica!". Anche un altro connazionale, il biellese Giulio Bertrand, dal '98 ha scelto il Sudafrica per produrre i suoi bordolesi, in particolare i Morgenster. Ha creato un'azienda nella zona di Capetown interamente organizzata secondo i canoni di produzione di Bordeaux, suddivisa per particelle e dove si vinifica separatamente, con una maturazione del prodotto di dodici - quattordici mesi. Il risultato, anche in questo caso, è un vino straordinario, cui si affianca un altro prodotto assolutamente nuovo a queste latitudini: l'olio d'oliva. I *cultivar* di Bertrand, che sfruttano il clima 'mediterraneo', danno vita a un olio dolce e delicato, che ha imposto il frantoio di Bertrand tra i primi 15 frantoi mondiali del 2007 ('Guida Extravergine 2007'). In fondo, quando si passa il Rubicone, inizia sempre un'altra storia: è quello che da queste parti ha fatto, a un livello di complessità decisamente superiore, anche Nelson Mandela...



del... Rubicon



Lungo cammino verso la libertà

Autobiografia

di Nelson Mandela

... Ora ero nelle retrovie, ma sapevo anche che non avrei rinunciato alla battaglia. La scena era diversa e più ristretta, e il pubblico era costituito soltanto da noi e dai nostri oppressori. Il carcere ci appariva come un microcosmo della società nel suo insieme, e la nostra lotta l'avremmo combattuta all'interno come avevamo fatto all'esterno. Il razzismo e la repressione erano

gli stessi; soltanto avrei dovuto combatterli in condizioni diverse.

Il carcere e le autorità carcerarie congiuravano per privarci della nostra dignità, e questa per me era la garanzia che sarei sopravvissuto. Qualunque uomo o istituzione che voglia privarmi della dignità è destinato a perdere, perché non sono disposto a rinunciarvi a nessun prezzo e in seguito a nessuna pressione. Non ho mai con-



siderato seriamente la possibilità di non uscire prima o poi di prigione, né ho mai pensato che il carcere a vita significasse realmente tutta la vita, e che sarei morto dietro alle sbarre.

Forse escludevo questa prospettiva perché era troppo deprimente considerarla, ma ho sempre saputo che un giorno avrei sentito di nuovo l'erba sotto ai piedi e avrei camminato alla luce del sole come uomo libero.

Sono fondamentalmente un ottimista, e non so se ciò dipenda dalla mia natura o dalla mia educazione. L'ottimismo è anche tenere la testa alta e continuare a camminare. In molti momenti cupi la mia fede nell'umanità è stata messa duramente alla prova, ma non volevo e non potevo cedere alla disperazione, perché quella strada mi avrebbe portato alla sconfitta e alla morte...

Tratto da:
'Lungo cammino verso la libertà. Autobiografia'
di Nelson Mandela
Tradotto da E. Dornetti,
A. Bottini, M. Papi
Pubblicato da Feltrinelli
Editore, 1995

Back to Values: la

Altro che contraddizione in termini o comodo paravento! In realtà, la Responsabilità Sociale d'Impresa è un approccio indispensabile per spostare le imprese dall'economia virtuale a quella virtuosa. Come, da cinque anni, TNT Express Italy ha scelto di fare

Da molti anni, ormai, si susseguivano sinistri scricchiolii nel mondo dell'economia globalizzata. In tutta evidenza, si era creata una finanza parallela fondata sul debito, e al contempo si erano alimentate ipotesi di crescita irragionevoli al solo scopo di aumentare il valore del titolo azionario delle società quotate. In estrema sintesi, l'unità di misura dell'economia degli ultimi anni è stata quella del brevissimo periodo: tre mesi appena, il tempo di uscita dei dati relativi ai 'quarter' delle aziende.

Aziende che avevano ormai un solo obbligo: rispettare le previsioni di crescita degli analisti; e non importa che questi analisti, alla prova dei fatti, appartenessero a gran-

di banche d'affari oggi fallite, che sono prosperate speculando sulle attese del mercato e sulla circolazione di report tra gli addetti ai lavori (operatori di borsa ma anche e soprattutto mass media) da loro stessi redatti. A tutto questo si era aggiunto un sistema bancario che, nella smania di proporre nuovi strumenti speculativi, aveva ideato la micidiale proposta dei 'derivati', mettendo in circolazione titoli fondati su sicure insolvenze, opportunamente celati all'interno di pacchetti che disponevano di più solide garanzie.

Da un lato, quindi, aziende costrette a misurarsi più con gli analisti di borsa che con la realtà dei mercati; dall'altro, un sistema creditizio fondato su debiti inesigibili.

Dialogo sulla Responsabilità al Tempo della Crisi

Stefania Lallai: "La fiducia è il bene-rifugio più efficace"

Milano, World Business Forum, 30 ottobre 2008. I leader che fanno opinione nel mondo sono qui, alla 'vecchia' Fiera, per indicare ai top manager accorsi da Italia, Francia, Svizzera e Germania come affrontare la 'tempesta perfetta' che sta affliggendo l'economia. Fuori, neanche a farlo apposta, piove. In questo contesto si sono incontrati Alberto Pennella, filosofo e membro della Fondazione BancaEuropa, e Stefania Lallai, manager della CSR di TNT Express Italy: ne è nato un dialogo intorno al concetto di Responsabilità Sociale, alla sua valenza e alle

prospettive che può offrire a un'economia alla ricerca di una nuova direzione.

Alberto Pennella: Stefania, cosa significa a tuo avviso la Responsabilità Sociale o, all'inglese, Corporate Social Responsibility?

Stefania Lallai: Un nuovo modo di affrontare il business, il cui valore si comprende appieno proprio in momenti contingenti come quello che stiamo vivendo. In questi frangenti il crollo più pericoloso non è quello di Wall Street, ma quello della fiducia. Chi trasmette fiducia, vince.



CSR secondo TNT

Una tragica somma di fattori negativi naturalmente avviata all'implosione, come infatti è accaduto: il cortocircuito tra dato atteso e dato di realtà era palese, e alla lunga non poteva essere nascosto.

Un antidoto alla 'deriva dei derivati'

Lo 'sviluppo insostenibile' basato sul breve termine è giunto al punto di non ritorno. Ma, per fortuna, molte imprese avevano già sviluppato al loro interno gli anticorpi in grado di fare fronte a quella che potremmo chiamare, con un gioco di parole, 'deriva dei derivati' e spostare il focus dall'economia virtuale a quella virtuosa. Stiamo parlando della Responsabilità Sociale d'impresa

Le persone che riescono in questo mondo sono quelle che vanno alla ricerca delle condizioni che desiderano, e se non le trovano le creano.

George Bernard Shaw

RICERCA

Pennella: Sul mercato si sta cercando quindi la fiducia?

Lallai: Si cercano partner capaci di fornire un supporto a 360°, anche in tema di valori. Proprio dai valori occorre oggi ripartire, e agire in maniera responsabile è un valore cui oggi si presta molta attenzione.

Pennella: Non è facile diventare un "fornitore di valori"...

Lallai: Tutt'altro. Infatti in un'impresa è paradossalmente più facile realizzare un'evoluzione tecnologica che una revisione del concetto di responsabilità.

Pennella: Molte aziende però, specialmente se di piccole dimensioni, ritengono che questi concetti siano velleitari e antieconomici. È così?

Lallai: No, è semmai un nuovo modo di gestire il business prendendo elementi esterni e facendoli diventare parte dell'azienda. Il vantaggio è immediato, anche a livello di business: si creano più opportunità, si interagisce me-

glio con il territorio in cui si è inseriti e si rivedono i processi sotto una nuova prospettiva. TNT, per esempio, ha coniugato l'esigenza di risparmiare chilometri e quindi emissioni nocive 'rimappando' l'intero territorio italiano e superando il concetto dei CAP, ormai poco funzionale. Risultato? Sono nate le 'microzone', che permettono di razionalizzare i processi di consegna, diminuire i chilometri percorsi dai singoli furgoni, risparmiare quindi carburante ed emissioni nocive e, al contempo, anticipare i tempi di consegna. In definitiva, offrire un miglior servizio al cliente.

L'utile si può unire al dilettevole, quindi, ammeso che risparmiare tonnellate di emissioni di anidride carbonica si possa considerare un diletto.

Pennella: Su quali fronti fa leva la Responsabilità Sociale?

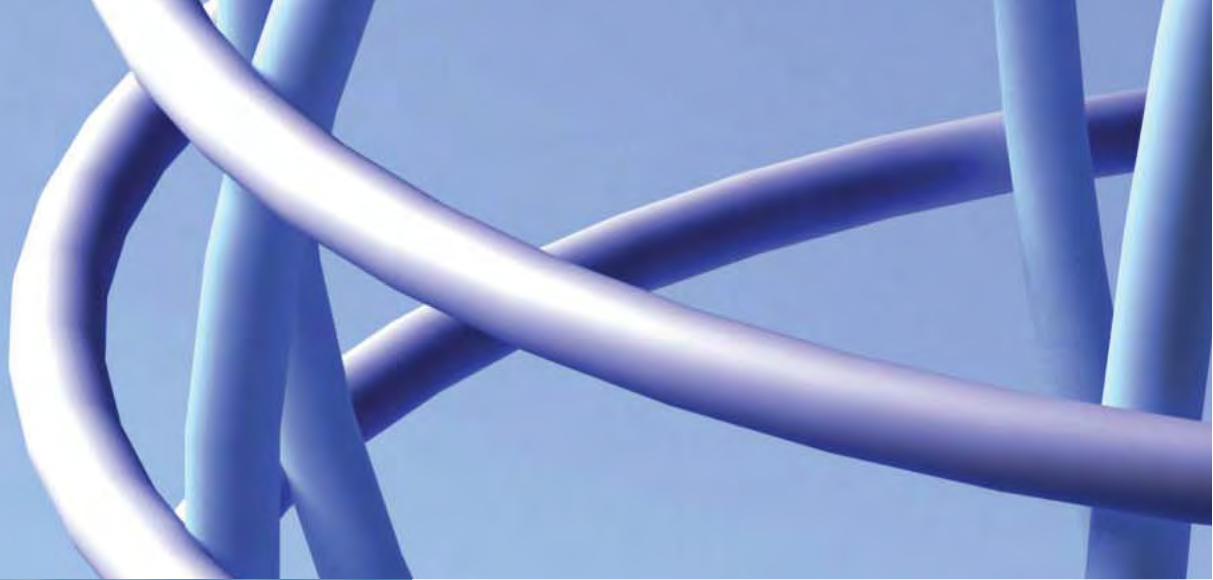
Lallai: Se un'azienda inserisce la Responsabilità Sociale nella propria strategia, può declinarla innanzitutto internamente, coinvolgendo i propri dipendenti e facendoli diventare parte at-

tiva nel rispetto degli impegni presi, attraverso un processo di 'impollinazione' dei concetti di Responsabilità, creando nuove sensibilità e attivando un circolo virtuoso che, come abbiamo visto noi in TNT, con il tempo si autoalimenta. Poi naturalmente c'è il fronte degli altri stakeholder esterni, dai subcontractor ai clienti, con i quali impostare un dialogo costruttivo e reciprocamente soddisfacente.

Pennella: Ma quanta sensibilità c'è oggi nelle aziende?

Lallai: Anche se alcune aziende hanno avuto serie ripercussioni sul mercato a causa di atteggiamenti antietici, su questo argomento sembra ci sia ancora scarsa focalizzazione, in particolare nelle aziende di ridotte dimensioni: ma chi ha già avviato questo processo deve 'portare verso' questi obiettivi i propri partner, far comprendere loro che il beneficio è comune.

Ad esempio, abbiamo promosso corsi di guida economica e sicura per i nostri partner autotrasportatori: guidare in modo intelligente



o CSR (Corporate Social Responsibility), la chiave di accesso a un altro tipo di sviluppo, quello sostenibile. I detrattori della CSR non mancano ma, mai come adesso, l'importanza di questo codice di autoregolamentazione, che impone alle aziende un comportamento responsabile a 360 gradi, risulta in tutta la sua evidenza. Un sistema che genera un patrimonio immateriale e tuttavia fondamentale: la fiducia dei propri clienti, degli stessi dipendenti e degli altri stakeholder. D'altra parte, l'unità di misura della Responsabilità Sociale è il lungo periodo: solo nell'arco di cinque-dieci anni, infatti, è possibile valutare seriamente l'impegno di un'azienda sotto questo profilo, e soltanto in un simile lasso tem-

aumenta la sicurezza e diminuisce fino al 27 per cento il consumo di carburante. Tante aziende partner stanno quindi riducendo i loro costi... La responsabilità sociale, ripeto, ha riflessi concreti e immediati.

Pennella: Lo Stato aiuta chi si dimostra responsabile?

Lallai: Se parliamo di ambiente, in questo momento c'è un grosso impegno da parte delle Case Costruttrici, che stanno commercializzando o testando mezzi meno inquinanti come i veicoli ibridi o addirittura a emissione zero come gli elettrici. Certo, a questa sensibilità del mondo delle imprese, occorrerebbe corrispondesse anche analogo impegno da parte delle Istituzioni.

Ad oggi non abbiamo ancora percepito una reale volontà di risolvere determinati problemi: e non parlo solo di incentivi ma anche di creazione di infrastrutture adeguate per sostenere certe politiche; si pensi alla carenza di distributori a metano in città come Milano o Roma, che impedisce a una tecnologia già disponibile di essere fruibile, per non parlare delle 'colonnine' indispensabili alla ricarica dei mezzi elettrici.

Pennella: In questo l'Italia è diversa dall'Olanda, dove TNT ha la sua Casa madre...

Lallai: L'Italia è diversa dall'Olanda. I problemi sono differenti anche dal punto di vista logistico, visto che il territorio è piccolo, completamente pianeggiante e, soprattutto, c'è una cultura che abitua i cittadini a una sensibilità differente sin da quando sono bambini. Questo consente la creazione di un autentico Sistema-Paese, che in Italia non esiste, né la scuola lo tratta come un elemento centrale.

Pennella: La trasformazione è sempre lenta, il senso comune è pigro... Cosa concretamente può fare un'azienda per elevare l'attenzione intorno a queste tematiche?

Lallai: Ci si deve tarare sulle proprie dimensioni: in un contesto piccolo, si possono realizzare progetti grandissimi che hanno una ricaduta importante sul territorio. La Responsabilità Sociale si può e si deve realizzare a piccoli passi, l'importante è avere la volontà di cominciare. E condividere, aggiungerei: questo è un campo in cui nessuna azienda cela le proprie best practice, e basta davvero chiedere per mettere in comune le esperienze con chi ha già intrapreso questo percorso. D'altra parte, come dicevamo, l'evol-

uzione del mondo del business porta a definire questo ambito come un 'must be': le grandi aziende selezionano i loro fornitori anche sulla base dell'aderenza a principi e requisiti etici, innescando così un meccanismo che a ritroso coinvolge attori di ogni ordine e grado. Per questo non è importante chiedersi 'se' iniziare, ma semmai perché non lo si è ancora fatto. Si sta formando una massa critica intorno a questa tematica: la governance di tipo tradizionale delle aziende ha perso credibilità, bisogna tornare ai valori, alle persone capaci di metterli in pratica.

Pennella: Credo che per le imprese la cosa più importante in questo momento sia inserire al loro interno persone dotate di cultura trasversale, capaci di elevarsi al di sopra della monocultura settoriale, di orientarsi e di orientare, non forti solo esteriormente ma anche interiormente. Sei d'accordo?

Lallai: Assolutamente sì!

porale è possibile che determinati atteggiamenti o comportamenti vengano 'assimilati' dai dipendenti, dai fornitori, e in generale da tutti gli interlocutori con cui l'azienda si relaziona. Letteralmente, la CSR consiste nella volontaria integrazione di concetti sociali e ambientali nelle operazioni di business e nell'interazione con gli stakeholder.

La Responsabilità Sociale premia gli atteggiamenti virtuosi: l'agire in modo responsabile è, ora più che mai, un formidabile differenziatore, un valore aggiunto che rappresenta una garanzia per tutti, azionisti compresi.

La CSR genera un patrimonio immateriale ma fondamentale: la fiducia dei propri clienti, degli stessi dipendenti e degli altri stakeholder.

Governance trasparente

TNT ha deciso di adottare specifici strumenti di governance a questo riguardo, attivando una serie di progetti improntati al dialogo e al rispetto con il contesto circostante, e creando strutture ad hoc al proprio interno che impiegano full-time uomini e risorse.

Il più valido riscontro all'impegno di TNT in questo ambito è certamente rappresentato dal primo posto raggiunto negli ultimi tre anni dal Gruppo TNT nel Dow Jones Sustainability Index. Tutta l'attività di TNT è stata valutata secondo i rigidi parametri che consentono l'accesso nel Dow Jones Sustainability Index


I progetti responsabili di TNT

Planet me


Sono due, e speculari tra loro, i piani d'intervento del Programma Planet me: Code Orange e Choose Orange. Il primo prevede lo sviluppo di policy e standard aziendali che vadano oltre l'adeguamento alle norme, l'altro il coinvolgimento attivo degli stakeholder.

Code Orange, volto a ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dalla gestione delle attività di business, stabilisce l'impegno di TNT in questa direzione. TNT si avvale dell'aiuto del Programma Ambientale delle Nazioni Unite (UNEP), la cui mission è incoraggiare il rispetto per l'ambiente ispirando, informando e spingendo le Nazioni e le persone a migliorare la qualità della loro vita senza compromettere quella delle generazioni future. Otto le aree di cui si compone il progetto Code Orange. Ecco:

Aviazione

-  • Volare 'puliti'
- Contribuire ad accelerare lo sviluppo di tecnologie pulite

Infrastrutture

-  • Far sì che tutti i nuovi edifici siano eco-compatibili
- Utilizzare energia pulita

Viaggi d'affari

-  • Implementare sistemi di videoconferenza per ridurre gli spostamenti aerei dei dipendenti

Investimenti 'verdi'



- Estendere l'impegno ambientale a fornitori e sub-fornitori

Auto aziendali



- Attivare un sistema di incentivazione che contempli esclusivamente veicoli a basso impatto

Flotta



- Rinnovare la flotta esistente favorendo l'utilizzo di veicoli con i più elevati standard ambientali
- Attivare una strategia 'pulita' per tutte le flotte worldwide
- Impegnarsi nello sviluppo tecnologico attraverso partnership strategiche con le case costruttrici

Partnership



- Offrire ai clienti prodotti 'CO₂ efficient' attraverso lo sviluppo di un nuovo servizio per la Divisione Express e per la Divisione Mail

Acquisti



- Stabilire procedure e politiche di acquisto 'green'

Choose Orange, invece, sensibilizza i dipendenti a diventare parte attiva nella salvaguardia del Pianeta; fa leva sul potere dei 161.500 dipendenti TNT incoraggiandoli, insieme alle loro famiglie, a contribuire al risparmio energetico. Numerose iniziative sono nate sotto l'ombrello di Choose Orange, fra cui il sito www.tntplanetme.com: una



me^o

comunità virtuale dove i dipendenti TNT possono incontrarsi e condividere idee e buone pratiche quotidiane. GreenSeat è invece un'opportunità per compensare le emissioni dei voli personali. TNT collabora con un'azienda che effettua la compensazione delle emissioni generate dalla tratta percorsa tramite progetti certificati. A queste si è aggiunta l'iniziativa **Count Carbon** cui TNT ha dato vita per misurare, rendicontare e gestire le emissioni di CO₂ dei dipendenti TNT in modo corretto. Per farlo, è sufficiente collegarsi al sito www.tntplanetme.com e accedere all'apposita sezione 'count carbon'. In fase iniziale, Count Carbon mira a individuare la fonte delle emissioni e comprendere il potenziale per limitarle: è possibile identificare le aree chiave di intervento e migliorare la comprensione dell'impatto delle proprie attività in termini di CO₂.

e che l'hanno confermata nella posizione di leader nel settore 'Industrial and Good Services' (che comprende i Trasporti). Il suo punteggio è il più alto di qualunque altra compagnia.

Due le direttrici attraverso le quali TNT ha declinato il proprio impegno nella Responsabilità Sociale: l'aiuto concreto ai Paesi in via di sviluppo e ai milioni di persone impegnati ogni giorno nella lotta per la sopravvivenza, esplicitato nell'ormai quinquennale sostegno all'azione umanitaria del World Food Programme con il programma Moving The World, e l'impegno nel campo della sostenibilità ambientale con il programma Planet Me°.

Planet Me° è un progetto strategico che punta a ridurre

sistematicamente le emissioni di CO₂ derivanti dalle attività della multinazionale del trasporto espresso, e a stimolare i dipendenti TNT a fare lo stesso anche nella loro vita privata.

L'obiettivo di Planet Me° è ambizioso: fare di TNT il primo corriere espresso a emissione zero. Un obiettivo trasparente, perché inserito nei piani di sviluppo strategici e di business dei manager TNT, e che si intende raggiungere attraverso il monitoraggio costante delle emissioni di anidride carbonica in tutte le attività legate al business e, attraverso campagne di sensibilizzazione, anche in quelle attinenti alla vita privata dei 161.500 dipendenti del Gruppo.



Il Progetto 10x10

Verso la fine del 2007 il noto mensile 'Quattroruote' inizia a chiedersi che cosa si possa fare per dare un ulteriore segnale concreto di attenzione per l'ambiente, nell'attesa che le nuove tecnologie diventino più mature, sfruttando al meglio quello che già oggi i progressi della tecnica in campo automobilistico mettono a disposizione. Interlocutori privilegiati diventano i grandi utilizzatori dell'auto, cioè le aziende, che ne fanno un uso intensivo per perseguire i propri scopi professionali. La scelta, poi, cade sull'anidride carbonica per diversi motivi: si tratta di un gas-serra, quindi ritenuto responsabile di fenomeni come il riscaldamento globale del Pianeta e i cambiamenti climatici; le sue emissioni vengono rilevate in sede di omologazione delle auto e quindi

costituisce un parametro oggettivo per costruire confronti; le sue emissioni sono altresì proporzionali ai consumi, quindi al chilometraggio percorso dal veicolo e alle sue prestazioni; una riduzione delle emissioni, accompagnandosi alla diminuzione dei consumi, comporta anche risparmi energetici e vantaggi economici. A questo punto non restava che fissare un obiettivo realistico, individuato in un taglio almeno del 10 per cento del livello di emissioni di CO₂ della flotta di veicoli, e coinvolgere dieci aziende nell'impegno per onorare il 'logo' ideato per il progetto: 10x10, ovvero dieci aziende che riducano del 10 per cento le loro emissioni. Quattroruote ha quindi messo insieme



il gruppo iniziale di aziende disposte a impegnarsi nella sfida del 10x10. Tra i 'soci fondatori' del progetto, TNT Express Italy, insieme a Coca Cola, Vodafone, Autogrill, Intesa San Paolo... TNT Express Italy ha condiviso le proprie best practice in tema di gestione della flotta (composta da oltre 5.000 veicoli) e di riduzione dell'impatto ambientale: da una gestione virtuosa delle company car (l'attuale impatto è pari a 132gr/km e l'impegno è di raggiungere entro il 2012 il target di 120 gr/km di CO₂ per chilometro in media per auto, con standard di efficienza di combustibile stabiliti dalla policy TNT pubblicata sul sito www.tntplanetme.com e applicata a livello mondiale) all'ottimizzazione delle tratte percorse dai mezzi di distribuzione e di linea, al loro costante rinnovo.



TNT 'goes electric'

TNT ha raddoppiato i suoi sforzi per ridurre le emissioni di anidride carbonica della sua flotta grazie all'introduzione di 100 nuovi veicoli elettrici in UK, Cina e Australia. In particolare in UK, TNT Express e Smith Electric Vehicles hanno varato lo scorso maggio la più grande flotta di veicoli elettrici al mondo. Composta da mezzi 'Newton' alimentati esclusivamente a batteria, sostituirà gli equivalenti diesel nei prossimi 12 mesi. La quantità di CO₂ risparmiata dai camion da 7.5 tonnellate è pari a oltre 1.300.000 Kg di CO₂ immessi nell'atmosfera delle città inglesi nel corso dell'anno. La prima

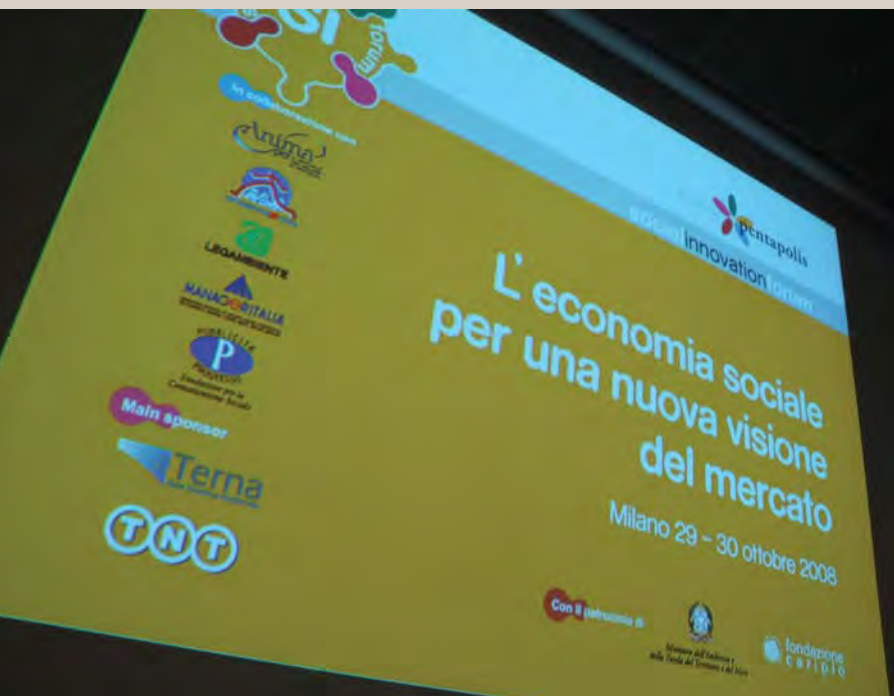
tranche di 50 mezzi è attiva nelle Filiali TNT a Londra, Basildon, Birmingham, Bradford, Bristol, Durham, Edimburgo, Enfield, Glasgow, Leeds, Leicester, Luton, Northampton, Oxford, Paisley, Preston e Wolverhampton. La partnership con Smith, il più grande produttore mondiale di veicoli elettrici commerciali, fa seguito a un periodo di prova durato 18 mesi nella capitale britannica. TNT Express Italy, dal canto suo, sta conducendo test in questo settore collaborando con la EnerBlu di Modena: un primo mezzo, un Renault Master ribattezzato e-Master, è stato testato a giugno a Milano, e ancora un test con questo mezzo è stato replicato a novembre a Torino, insieme a un nuovo mezzo elettrico predisposto dalla EnerBlu, un Fiat Scudo.



Green Building

TNT porterà maggiore consapevolezza ambientale anche tra le varie aziende di trasporto acquistate negli ultimi anni, come Hoau in Cina, Spedage in India e Mercurio in Brasile. Il programma di TNT 'Green Buildings' è concentrato sul miglioramento dell'efficienza energetica dei suoi attuali edifici e sulla costruzione di uffici e filiali ecologici 'best-in-class' per le sue Divisioni Express e Mail. TNT dispone di oltre tre milioni di metri quadri di infrastrutture immobiliari in oltre 65 Paesi. Le differenti location degli immobili comportano l'adozione di differenti soluzioni.

Gli Hub e le Filiali non adottano la medesima tipologia costruttiva degli uffici. Le regole e il clima dell'Italia, ad esempio, non sono gli stessi di quelli della Svezia, e TNT deve adattarsi a queste diversità. Dopo aver inaugurato (vedi anche pagina 52) a Veenendaal, in Olanda, la prima Filiale totalmente eco-compatibile, il primo ufficio 'green' verrà costruito a Hoofddorp, vicino ad Amsterdam, dove ha sede l'Head Office mondiale del Gruppo. Tutti i nuovi 'green offices' saranno vicini alle stazioni di trasporto pubblico e accessibili a tutti i dipendenti TNT, senza distinzioni di Divisione o funzione. I nuovi uffici saranno anche più vicini alle case dei dipendenti, per ridurre le emissioni di carbone dovute al traffico. Il nuovo ufficio di TNT dovrebbe essere pronto entro la seconda metà del 2010.



A mobilità sostenuta

TNT viaggia ormai da tempo a un ritmo ottimizzato: ecco il segreto per coniugare trasporto e rispetto per l'ambiente. Le strategie del moderno delivery illustrate da Rosario Ambrosino al World Business Forum

Grande evento a Milano, lo scorso 30 ottobre. Alcuni tra i più grandi mastri del pensiero ed esperti di leadership del nostro tempo hanno raccontato le loro visioni planetarie al World Business Forum, uno di quei momenti di aggregazione di caratura internazionale che consentono a manager, professionisti, imprenditori di venire a contatto con personaggi di prestigio, non soltanto espressione della gestione d'azienda convenzionale, come ad esempio il CEO storico di General Electric, Jack Welch, ma anche testimoni della gestione di un team, Fabio Capello, o del management cinematografico, Francis Ford Coppola, passando per lo scacchista Kasparov e per il Nobel per l'Economia Muhammad Yunus. All'interno della due giorni milanese, nell'ambito del programma Social Innovation, si è voluto inserire uno spazio dedicato alla mobilità sostenibile, nuova frontiera delle imprese che a vario titolo e ruolo sono impegnate nella catena distributiva del Paese. Argomento difficile e delicato, per il quale è necessaria una competenza specifica e complicato dalle recenti questioni che vedono il nostro Paese opporsi alle decisioni comunitarie in merito all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica. La dissertazione relativa al trasporto merci ha visto come

Meno tempo perso, meno risorse impiegate, meno km percorsi, meno consumi e inquinamento. In definitiva: risparmio per tutta la filiera.

protagonista Rosario Ambrosino, Direttore Operativo TNT, che ha portato il contributo di un'azienda che macina milioni di chilometri grazie a una flotta di oltre 3.200 veicoli commerciali leggeri (i furgoni che distribuiscono le merci) e 1.000 mezzi pesanti (utilizzati per i collegamenti lungo raggio).

La concretezza di Ambrosino è emersa subito, grazie all'approccio pragmatico al business. Il manager TNT ha spiegato come in realtà consumare meno e abbattere le emissioni gassose equivalga a una diminuzione dei costi e dei tempi. Dove poi non arriva la mano pubblica con i finanziamenti per le infrastrutture e i sistemi intelligenti per la regolazione del traffico, può intervenire il privato con strumenti ad hoc, che puntino all'ottimizzazione delle tratte percorse.

Ne sono esempio l'abbandono dei codici di avviamento postale, riferimenti troppo poco precisi per TNT, che ha dovuto creare una suddivisione territoriale a maglie più fitte, più precise e più dirette, con un conseguente migliore posizionamento degli hub di raccolta.

L'impiego di mezzi all'avanguardia nelle emissioni e le azioni a favore di un comportamento di guida corretto sono le ulteriori azioni compiute da un'azienda sensibile all'ecotrasporto.



■ GENOVA

Un Salone... galleggiante

Più spazi, più barche, più novità: è stato il leit motiv del 48° Salone Nautico Internazionale che lo scorso ottobre ha messo in vetrina 2.500 imbarcazioni. Di queste, ben 600 erano ormeggiate lungo le 30 banchine del Porto. Ammiraglie dell'edizione 2008 due gioielli del made in Italy: il Baglietto 53 metri 'Gitana' (nella foto) per le imbarcazioni a motore e il Perini Navi 45 metri 'Heritage' per quelle a vela. Il Salone ha accolto 1.500 espositori e 300.000 visitatori.

■ **SVIZZERA** - L'acciaio della finlandese Ruukki viaggerà sui treni FFS Cargo. La controllata delle Ferrovie Federali Svizzere, infatti, si è aggiudicata l'appalto per il trasporto di rotoli, lastre, tubi e lamiera dalla stazione di Rotterdam fino a quella di San Zeno, nei pressi di Brescia. In totale saranno 40 mila le tonnellate di materiale movimentate ogni anno, con un passaggio dalla gomma al ferro che risparmierà all'atmosfera 2.400 tonnellate di CO₂.

■ **EUROPA** - Alleanza a cinque tra i principali costruttori di autobus europei: Evobus-Mercedes, Irisbus-Iveco, Neoman, Scania e Volvo lavoreranno fianco a fianco per quattro anni sul progetto Ebsf (European Bus System of the Future). L'obiettivo è quello di ideare e sviluppare un innovativo sistema di trasporto su autobus in ambiente urbano che possa stimolare la crescita del trasporto pubblico e offrire competitività all'Europa.

Il progetto, da 26 milioni di euro, sarà incentrato da una parte sullo sviluppo di veicoli e infrastrutture estremamente efficienti, dall'altra sulla condivisione delle migliori esperienze di gestione. A coordinare i 47 partner interessati nelle quattro fasi sarà l'UITP, l'Unione Internazionale del Trasporto Pubblico.

■ **TOSCANA** - È fresco di inaugurazione il casello di Capannori (Lu), sulla Firenze Mare. Costata ad Autostrade per l'Italia 14 milioni di euro, comprensivi di svincolo e struttura per il pedaggio, l'opera è stata progettata per servire le zone industriali di Capannori e Porcari, in grande espansione. Nello stesso periodo, la



Società delle Autostrade di Venezia e Padova ha aperto il nuovo casello di Dolo-Chisso (Ve). Tra gli obiettivi, risolvere il problema delle code verso Mestre, grazie all'intersezione tra il Passante e l'autostrada A4.



■ FRANCIA

Guidare i treni? Un gioco da ragazzi

La società di Grenoble Corys T.E.S.S, specializzata nella realizzazione di simulatori per la formazione e gli studi nel settore dell'energia e dei trasporti, ha presentato una nuova generazione di simulatori di guida dei treni. Questi strumenti informatizzati, compatti e portatili, permettono alle aziende ferroviarie di organizzare corsi di formazione pratica riproducendo qualsiasi situazione reale su locomotive standard elettriche e diesel. Sono inoltre in grado di offrire una tracciabilità delle competenze e delle capacità degli studenti. I futuri macchinisti imparano a controllare tutte le azioni di guida - la trazione, la frenata e il comando delle porte - tenendo conto dei segnali di regolamentazione e delle tecniche di manovra che possono essere diversi secondo il Paese in cui vengono adottati. Da qui la grande attenzione prestata agli aspetti non soltanto tecnici ma normativi.



■ TENNESSEE ALL'AVANGUARDIA IL FUTURO È BIOETANOLO

I recenti sviluppi in materia di biocarburante fanno pensare che nel giro di qualche anno nello stato americano del Tennessee si potrà viaggiare a bioetanolo. Ci credono gli ingegneri della DuPont Danisco che, in partnership con la Fondazione per la Ricerca dell'Università del Tennessee, hanno annunciato la costruzione di una bioraffineria pilota e di un centro di ricerca e sviluppo per la produzione di etanolo da cellulosa a Vonore. La struttura sarà completata nel 2009 e avrà una capacità annua di poco

meno di un milione di litri di etanolo cellulosico. È stata concepita per poter operare in maniera flessibile su due diverse materie prime da biomassa non-alimentari: paglia, tutoli e fibra di mais da un lato e, dall'altro, panico verga, una pianta della famiglia delle graminacee molto comune negli States e facilmente coltivabile. Nell'impianto pilota confluiranno 40,7 milioni di dollari di fondi pubblici oltre ai 140 stanziati dall'azienda. Il progetto rientra infatti nel programma dell'esecutivo locale di creare un'industria in grado di portare al 30 per cento il contributo dei biocarburanti nel mix dei combustibili del Tennessee.

■ **ITALIA** - A tutto gas. Secondo le rielaborazioni del centro studi del Consorzio Ecogas su dati CED - Ministero dei Trasporti, nel primo semestre 2008 le vetture nuove omologate a gas e quelle trasformate prima dell'immatricolazione sono 43.266 a doppia alimentazione benzina/metano e 30.468 a doppia alimentazione benzina/gpl. Nello stesso periodo 2007 erano state rispettivamente 64.911 e 28.349.

Bene anche il mercato delle trasformazioni a gas: 107.039 a gpl, 20.342 a metano, contro un totale 2007 rispettivamente di 170.000 e 30.000.

■ LAZIO

Mobilità da primato

È il Lazio la regione italiana con il più alto tempo medio dedicato alla mobilità nel 2007: 77,1 minuti pro-capite. Lo rivela una ricerca effettuata su dati Isfort dall'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile dell'Airp. Seguono la Liguria (74,5 minuti) e la Lombardia (68,3). Agli ultimi posti Basilicata e Friuli Venezia Giulia (58,1), Sardegna (57,7), Marche (57,1). A condizionare pesantemente questi valori sono la presenza di grandi città, la situazione spesso carente delle infrastrutture e la conformazione geografica del territorio.



■ ROMA

Iniziati alla fine di luglio, dovrebbero concludersi entro gennaio i lavori di sostituzione delle rotaie del tram in via Marmorata, nel centro della Capitale. È la prima fase di un progetto - 2,5 milioni di euro completamente finanziati da Atac - che punta a ridurre rumore e vibrazioni a beneficio di chi viaggia. I lavori consistono nella rimozione dei vecchi binari, l'inserimento in sede di un tappetino antivibrante e l'installazione delle nuove rotaie, con interventi in rapida successione che limitano l'impatto sul traffico.

■ RUSSIA-CINA

Un Leone... Transorientale

44 ore, 30 minuti e 56 secondi: è il tempo con cui l'olandese Hans Stacey, alla guida del suo truck Man, ha conquistato il podio nell'edizione 2008 del rally Transorientale. 616 chilometri partendo da San Pietroburgo, passando per gli Urali e la steppa del Kazachistan prima di entrare in Cina attraverso la regione dello Xinjiang, e da qui raggiungere Pechino. Nei 17 giorni di viaggio, con 16 tappe intermedie, il Man di Stacey ha guadagnato un vantaggio di tre ore sul Mercedes-Benz dello spagnolo Villa e di cinque sul Daf del connazionale Bekx. È il terzo successo di Stacey alla guida di un Leone.



■ **OLANDA-INDIA** - Wabco-Tvs, la controllata indiana dell'olandese Wabco, ha ricevuto da Tata Motor il premio 'Zero Pmm': nessun componente difettoso su un milione di pezzi forniti. Si tratta di un riconoscimento importante che rafforza la relazione tra le due aziende. In particolare, con un tasso di crescita del 46 per cento in tre anni per un totale di oltre 312 mila unità l'anno, Tata si conferma player di rilievo del settore automotive con il secondo posto nella classifica mondiale dei produttori di bus e il quarto in quella dei veicoli pesanti. Dal canto suo, Wabco-Tvs ha ampliato la capacità produttiva nella regione aprendo un nuovo stabilimento a Jamshedpur e uno nella Mahindra World City.

■ **GIAPPONE** - Il colosso giapponese Yokohama ha firmato un accordo decennale con la Barrick Gold Corporation, la più grande compagnia estrattiva d'oro nel mondo, per la fornitura annuale di 1.300 pneus off road. Secondo i piani di sviluppo, entro il 2011 la produzione mensile di pneumatici per il movimento terra e le applicazioni cava cantiere raggiungerà quota 2.500 tonnellate.

■ SEGNALAZIONI ANTI SINISTRI

BON TON AL VOLANTE

La sicurezza stradale passa anche da un semplice gesto fatto con la mano. Ne sono convinti i volontari di Fraternità della strada e Unasca (Unione nazionale autoscuole e agenzie automobilistiche), che hanno dato alle stampe il 'Codice di segnalazioni tra guidatori'. Dieci in tutto, da trasmettere con una mano o con il lampeggiare dei fari, per far notare a un altro automobilista per esempio che non ha acceso le luci in galleria o sta viaggiando con una portiera semiaperta. Ecco allora due lampeggi lunghi per avvertire delle frecce lasciate in funzione a svolta ultimata, mentre con un pugno aperto e chiuso rapidamente, o due lampeggi brevi e uno lungo, si segnalano luci irregolari; il pollice in su nel tradizionale ok, invece, per ringraziare di una cortesia.

Ha osservato il presidente di Fraternità della Strada, Stefano Zanuso: "Nonostante lo stress da traffico, ossia la tensione che si accumula progressivamente, permane comunque, anche se in percentuale minima e in modo occasionale, uno spirito solidaristico che si manifesta quando si vuole segnalare a qualcuno qualche inconveniente. Se però non si possono comunicare a voce questi pericoli, inizia una pantomima di gesti a colpi di clacson quasi sempre incomprensibili o addirittura fonte di equivoci".

E noi che usavamo gli abbaglianti soltanto per segnalare la presenza di una pattuglia...!



Inaugurata in Olanda la prima Filiale ad alto tasso di risparmio energetico

TNT, la sostenibilità trova... casa!



Si fa presto a dire 'ecosostenibile'. Esserlo richiede invece capacità progettuale, investimenti e una buona dose di lungimiranza. Tutto quello che ha avuto TNT nel dare seguito alla realizzazione della sua prima Filiale 'CO₂ emission-free' a Veenendaal, in Olanda.

Disegnata in stretta collaborazione con la società di costruzioni a cui il corriere ha chiesto che lo stabile fosse 'CO₂ neutral' durante l'attività, è la prima di una serie di edifici 'verdi' che saranno presentati da TNT quale parte del suo programma mondiale ambientale Planet me (attraverso 'Green Buildings', piano concentrato sul miglioramento dell'efficienza energetica, il Gruppo si è infatti posto l'obiettivo di tagliare le emissioni di anidride carbonica da tutte le sue infrastrutture, che occupano tre milioni di metri quadri in oltre 65 Paesi).

L'edificio è progettato per ricevere la maggior

quantità possibile di luce durante il giorno, limitando il ricorso all'illuminazione elettrica, e per produrre esso stesso energia in modo sostenibile: più di 300 pannelli solari 'catturano' i raggi del sole e li convertono in energia; e l'acqua è pompata dal terreno per scaldare e raffreddare l'edificio. La pavimentazione è realizzata con materiale di seconda mano e la scelta di grandi contenitori per la carta e i rifiuti non riciclabili riduce la necessità di svuotarli con frequenza.

Tra le soluzioni 'creative', la raccolta dell'acqua piovana per il risciacquo delle

eco-toilette, la selezione di macchine per caffè a basso consumo di energia, i mobili riciclabili. Operativa da metà ottobre come centro di distribuzione postale per Veenendaal e il territorio circostante, la Filiale ecologica arriverà a risparmiare energia nella misura di oltre il 70 per cento rispetto a una tradizionale. Un risultato che la impone da subito come 'best-in-class'.



Facile da capire, facile da usare

È un sito a misura di visitatore, con quattro box in home page che danno accesso diretto alle funzionalità statisticamente più utilizzate: la prenotazione di un ritiro, il tracking delle spedizioni, l'area dedicata ai clienti 'myTNT' e il 'dove siamo' che permette di rintracciare la Filiale e il TNT Point più vicino. Ecco il rinnovato www.tnt.it, che dal 22 settembre ha adottato il 'web look' disegnato da TNT per tutti i siti del gruppo. Spiega Luca Dozio, marketing manager TNT: "La nuova home page del sito è molto simile al display dell'ultimo oggetto dei desideri degli amanti della tecnologia, l'iPhone; per questo abbiamo disegnato il sito facendo in modo che tutto quello che era più utile e necessario fosse immediatamente visibile, a portata di mano, facile da capire, facile da usare. In fondo - conclude Dozio - TNT nasce per risolvere i problemi dei clienti, e questo nuovo sito ne è la migliore dimostrazione".



■ UN DUE TRE...NTAQUATTRO!

Salirà a 34 entro la fine dell'anno il numero complessivo delle Filiali Express internazionali attive in Cina, oltre le 1.250 che già fanno parte del network road. Si insedieranno per lo più nell'area del delta del fiume delle Perle e dello Yangtze, centri cruciali nella produzione manifatturiera e nell'export. TNT potrà in questo modo cogliere le migliori opportunità di business nelle regioni a più elevata crescita economica, ed essere più vicina ai propri clienti, specialmente a quelli attivi nel settore hi-tech.

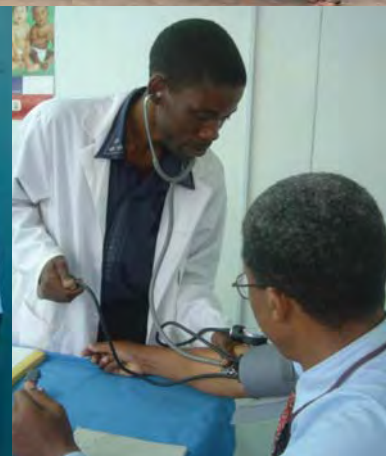
"L'apertura di otto nuove Filiali - ha dichiara-

rato Michael Drake, Managing Director TNT Grande Cina - è in linea con le nostre ambizioni di lungo termine in questo mercato, e permetterà di supportare ulteriormente l'espansione nelle regioni del Sud del TNT Asia Road Network da e per la Cina".

■ IN PISTA PER LA SICUREZZA

TNT e Mercedes-Benz insieme per promuovere la cultura della sicurezza. Lo scorso 14 settembre 45 autisti di professione si sono così dati appuntamento al Centro ACI Guida Sicura presso l'autodromo di Vallelunga, sede del 'TNT Driving Safety Day'. Come sottoli-

nea il Direttore Operativo Rosario Ambrosino, "guidare responsabilmente significa ridurre la velocità, e quindi le emissioni di anidride carbonica, il consumo di gasolio e l'usura delle parti meccaniche assicurando un triplo vantaggio: in sicurezza, in economia e in ecologia, in tutta coerenza con il programma ambientale 'Planet me' promosso worldwide da TNT". In un anno il corriere ha 'rimandato a scuola' circa 200 driver, ma l'obiettivo ultimo è sensibilizzare tutti gli oltre 4.500 autisti, perché "nessuno meglio di loro può comprendere il pericolo rappresentato dal trascorrere molte ore sulle strade".



Stella del Nord

La leggenda vuole che quando il dolore soverchia la felicità, la Stella del Nord perda la sua luce e cada sulla terra.

E di dolore l'Aids ne ha portato tantissimo in tutto il continente africano. Nel solo Sudafrica - complice quello straordinario veicolo di contagio rappresentato dalle vie di trasporto e dagli incontri tra le prostitute e gli autisti dei camion - è sieropositivo il 16 per cento della popolazione adulta, il 23 per cento delle donne incinte e il 45 per cento dei soldati. E i sieropositivi neri sono dieci volte più numerosi di quelli bianchi.

Da questa consapevolezza, TNT e il World Food Programme hanno avviato nel 2006 un'iniziativa pubblico/privata che ha permes-

so di costruire due Centri di cura 'on the road' per ridurre l'impatto che i driver hanno nella trasmissione del virus. Container riconvertiti, collocati in punti strategici del network stradale africano, questi Centri forniscono ai camionisti, alle prostitute e alle comunità locali le nozioni fondamentali su come prevenire il contagio da Hiv, offrono le cure mediche primarie, inclusi i test, e il trattamento della malattia in un ambiente confidenziale.

È nata così una Fondazione indipendente con sede in Olanda, la North Star Foundation (<http://www.northstarfoundation.org>), che nel corso del tempo ha attratto anche altre aziende pubbliche e private e i contributi di diversi donatori.

Notevoli i risultati: le cliniche 'on the road' sono cresciute di numero grazie al programma 'Roads to a Healthy Future' ed entro il 2009 si stima di aprirne altre 20 in otto Nazioni, sempre strategicamente collocate sulle principali vie di comunicazione del Continente. La South African Parcel Association, che rappresenta 100 corrieri espresso sudafricani, ha inaugurato la prima delle sette cliniche riservate ai dipendenti in coordinamento con la North Star Foundation. Quest'anno, inoltre, uno stanziamento di 109 milioni di dollari ha assicurato la prosecuzione del programma di apertura di cliniche nel corridoio dell'Africa Orientale. Grazie a questa Fondazione, insomma, la Stella del Nord può rimanere alta nel cielo.

beauty delivered by TNT

Per tutti i tulipani sono il simbolo dell'Olanda.
Molti bulbi vengono trasportati da TNT
e regalano gioia in tutto il mondo.

