

# Bulletin

La più antica rivista bancaria del mondo. Dal 1895.



## In movimento

Persone, idee e merci in giro per il mondo



Troviamo i film che ami, per farti sentire a casa.

Un viaggio veramente divertente. Oltre ai film più recenti potrai immergerti in culture ed esperienze vicine e lontane. Perché sappiamo che certi momenti possono rendere più speciale il tuo volo. È solo una delle cose che ci piace fare, per farti sentire a casa.

  
**SINGAPORE  
AIRLINES**  
A great way to fly



Hanno collaborato a questa edizione

### 1 Julica Jungehülsing

L'autrice, originaria di Kiel, vive a Sydney dal 2001. I suoi reportage dall'Australia, dalla Nuova Zelanda e da altri paesi del Pacifico meridionale appaiono su «Stern», «GEO», «Zeit» o «SZ-Magazin». Nel 2007 ha pubblicato il libro «Ein Jahr in Australien» (Herder). In questo numero di Bulletin parla di un concetto tipicamente australiano, il «Fair Go»: in nessun altro luogo le opportunità di ascesa sociale sono tante come «down under». *Pagina 28*

### 2 Tim Georgeson

Il fotografo, autore di film e creative director, ha scattato le foto che accompagnano la storia di Julica Jungehülsing. Georgeson ha già lavorato in territori di guerra ma anche a concerti rock e le sue opere sono state pubblicate tra l'altro su «National Geographic», «New Yorker», «Newsweek». Le sue campagne pubblicitarie per Heineken o per il WWF hanno fatto il giro del mondo. *Pagina 28*

### 3 Steffan Heuer

Il corrispondente dagli Stati Uniti della rivista economica tedesca «brand eins» è coautore del libro «Mich kriegt ihr nicht!» sulla protezione dei dati e la privacy. In questa sede parla dell'utile (e inquietante) diffusione della navigazione elettronica. *Pagina 40*

### 4 Ole Häntzschel

Il graphic designer di Berlino si è specializzato nel raffigurare informazioni complesse in modo semplice e colorato. Häntzschel lavora per mezzi di comunicazione e aziende internazionali e ha vinto vari premi. In una grande carrellata, rappresenta un mondo in movimento: passeggeri, merci, comunicazioni, code, pendolari e molti altri aspetti della mobilità. *Pagina 48*

# La libertà di movimento della nostra epoca

**I**l mondo è in movimento: mai prima d'ora era stato così affollato di auto, camion, biciclette, aerei, navi e treni, non si era mai viaggiato, fatto il pendolare, corso e camminato tanto. Emigrazione e immigrazione sono ai massimi livelli, così come il trasporto di merci e i movimenti di capitale. Per noi il mondo è un luogo più piccolo rispetto a qualsiasi altra generazione precedente. Lo dobbiamo non solo alla mobilità fisica, ma anche a quella virtuale: dieci anni fa la navigazione ad alta velocità, le strutture di telecomunicazione a basso costo e l'accessibilità mobile erano visioni del futuro. Oggi sarebbe impensabile vivere senza.

**B**ulletin ritrae la libertà di movimento della nostra epoca in varie sfumature e in luoghi diversi. Raccontiamo di come la semplice introduzione dei container standardizzati abbia fatto fiorire il commercio mondiale, e dove si profila la prossima rivoluzione dei trasporti (pagina 24). In un grande reportage visitiamo l'Australia e cerchiamo di capire perché laggiù la mobilità sociale sia così alta e le persone possano fare strada più facilmente che nella maggior parte degli altri paesi del mondo (pagina 28). Vi offriamo un ritratto di Elon Musk, l'Henry Ford dei nostri tempi. Come il suo connazionale, che all'inizio del XX secolo vendette oltre 15 milioni di Model T, Musk intende favorire la diffusione su larga scala di una nuova auto, quella elettrica. Finora è disponibile una berlina di lusso della Tesla, che si vende tanto bene quanto i modelli equiparabili di Porsche o Audi, ma presto seguiranno Tesla più abbordabili (pagina 56).

**I**n fine in una serie di infografiche mostriamo come il mondo sia cresciuto in mobilità (pagina 48), andiamo in vacanza (pagina 66) e accompagniamo Paul Salopek, due volte vincitore del premio Pulitzer, nella sua camminata di sette anni (!), con cui segue le orme dell'uomo moderno che dall'Africa ha popolato tutto il mondo (pagina 43). Tutto questo movimento e questa velocità fanno venire il capogiro, come direbbe Heidi Bohl. In tutta la sua vita, l'affittacamere sessantenne del Toggenburg non ha trascorso più di un paio di giorni all'estero. Si è persa qualcosa? No, dice lei: «Perché andar via da dove si è felici?» (pagina 78).

La redazione

# NOUVELLE CUISINE.

nuovo showroom  
e reparto progettazione cucine.

C'è un mondo comune che appartiene a tutti e c'è un mondo intimo, tuo, dove ogni dettaglio è parte di te. Il mondo che ti accoglie, ti riscalda e non ti lascia mai, in cui vivi, in cui racchiudi i tuoi ricordi, dai forma ai tuoi progetti e corpo ai tuoi sogni. Un mondo a tua immagine, in cui abiti e che condividi solo con chi ami.

Sant'Antonino [delcomobili.ch](http://delcomobili.ch)

DELCO<sup>®</sup>

# Bulletin: In movimento

**4 Eppur si muove**

Comunicazione moderna e movimento fisico si alternano.

**6 Il pianeta delle biciclette**

La bicicletta risolve i problemi del traffico in tutto il mondo.

**18 «Il commercio globale aiuta»**

Un interessante colloquio con l'economista nonché consulente di Obama Laura Tyson.



**24 Un container in viaggio**

Come un contenitore d'acciaio ha rivoluzionato il mondo.

**28 Volere è potere**

Pochi paesi sono meritocratici quanto l'Australia: qui chi si impegna riesce a emergere.

**40 La misurazione del mondo**

I sistemi di navigazione satellitare sono gratuiti su tutti gli smartphone, ma hanno comunque un prezzo.

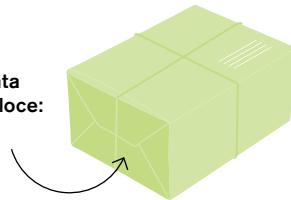
**43 Oltre l'Africa**

In sette anni Paul Salopek attraversa il mondo a piedi, dall'Africa alla Terra del Fuoco.

**48 Più efficiente, rapido, economico**

Movimento e trasporto in quindici grafici.

**La posta diventa sempre più veloce: il pacchetto.**



**56 C'è il mondo da salvare**

Elon Musk ci ha portato la Tesla. Ora vuole portare l'uomo su Marte.

**60 Solo volare sarà (ancora) meglio**

Suite, grandi letti e intrattenimento perfetto: il futuro dei viaggi in aereo.

**64 «L'importante è che consumi poco»**

Sognare grandi viaggi dalla propria cameretta: le macchinine Matchbox.



**66 Dove porta questo viaggio?**

Due professionisti delle vacanze e le loro opinioni sulla vacanza perfetta.

**70 I sovrani del cielo**

Vola ininterrottamente per 10000 chilometri: le incredibili capacità del rondone.



**72 Il viaggio era la loro meta**

Grandi scrittori e l'eterno tema del viaggio.

**78 «Non devo andarmene»**

Heidi Bohl è stata solo due volte all'estero. «Perché dovrei?», dice.

**80 Vento e percorsi**

L'illustrazione di Jörn Kaspuhl.

## Foto di copertina:

l'analista dati Xu Di utilizza una stazione per le biciclette a Hangzhou, Cina. Fotografato da Wenjie Yang.



## Nell'App Store

L'app «News & Expertise», con Bulletin e altre pubblicazioni attuali del Credit Suisse.

[www.credit-suisse.com/bulletin](http://www.credit-suisse.com/bulletin)



**Sigla editoriale:** Editore: Credit Suisse AG, direzione del progetto: Claudia Hager, contenuto, redazione: Ammann, Brunner & Kroboth AG ([www.abk.ch](http://www.abk.ch)), progetto grafico, layout, realizzazione: Craftt Kommunikation AG ([www.craftt.ch](http://www.craftt.ch)), redazione fotografica: Studio Andreas Wellnitz, Berlino, traduzione italiana: Credit Suisse Language Services, prestampa: n c ag ([www.ncag.ch](http://www.ncag.ch)), tipografia: Stämpfli AG, tiratura: 130 000 copie, contatto: [bulletin@abk.ch](mailto:bulletin@abk.ch) (redazione), [abo.bulletin@credit-suisse.com](mailto:abo.bulletin@credit-suisse.com) (servizio abbonamenti)

# Eppur si muove

Da quando esiste, l'umanità è in movimento. Con l'ausilio delle tecnologie di comunicazione oggi si può viaggiare senza muoversi. Il mondo è diventato un villaggio, che noi però vogliamo esplorare dal vivo.

Di Sara Carnazzi Weber

Da sempre la storia dell'uomo è improntata al movimento: per necessità o costrizione, spinti da sete di avventura e spirito di scoperta oppure come espressione del successo economico.

Le conquiste tecnologiche hanno cambiato e ampliato la mobilità e gli spazi in cui muoversi. Alcune pietre miliari hanno messo in atto una vera rivoluzione: la scoperta della ruota, la locomotiva a vapore, l'automobile o l'aeronautica civile hanno trasformato lo sguardo sul mondo, dischiudendo nuove prospettive.

Grazie ai progressi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, il mondo è diventato definitivamente un villaggio. D'un tratto, almeno in parte, la mobilità si è spostata sul piano virtuale. L'avanzata di Internet e della telefonia mobile in ambiti sempre nuovi della vita ci porta a chiederci: un giorno la mobilità virtuale sostituirà del tutto quella fisica?

## Internet in tre famiglie su quattro

Vi è sempre stata una stretta correlazione tra mobilità fisica e comunicazioni a distanza. I popoli primitivi utilizzavano segnali di fuoco e tamburi per comunicare quando la distanza geografica rendeva impossibile una conversazione faccia a faccia. Lo sviluppo della comunicazione scritta, da carta e piuma alla macchina da stampa, ha dischiuso nuove opportunità di scambio, superando qualsiasi barriera. Con l'introduzione della comunicazione elettronica queste possibilità sono risultate potenziate. Il tempo di viaggio risparmiato ha costituito, fin dall'inizio, il motore dietro allo sviluppo delle tecnologie di telecomunicazione.

Già con l'introduzione del telefono, nel tardo XIX secolo, si iniziò a speculare circa il potenziale di questa conquista tecnologica



Andare sul posto o telefonare? Il nuovo, meraviglioso mondo della comunicazione.

in alternativa alla mobilità fisica. La letteratura utopica all'alba del XX secolo ritraeva spesso l'immagine di una società futura che interagisce solo tramite teleconferenze. Quanti di questi scenari sono divenuti realtà?

Non molti. Il livello di comunicazione elettronica innescato da telegrafia e telefono ha sicuramente fatto rapidi progressi, soprattutto in termini di velocità e diffusione. Oggi Internet, la posta elettronica o il cellulare sono onnipresenti e, per innumerevoli attività, rappresentano un surrogato della mobilità fisica. Nel decennio scorso la quota di famiglie con accesso a Internet è passata dal 28 per cento al 75 per cento nella media dei paesi OCSE. Dall'inizio degli anni Novanta, il numero degli abbonamenti di telefonia mobile è aumentato da 15 milioni a 1,35 miliardi. Ma al tempo stesso anche i viaggi

## Nessuno si incontra senza prima sentirsi al cellulare.

sono aumentati senza sosta. Dal 1970 il numero complessivo dei chilometri per persona percorsi con l'auto è più che raddoppiato; solo nel decennio scorso è cresciuto del 25 per cento. La speranza di risolvere, almeno in parte, i problemi legati al traffico – dall'inquinamento ambientale alla sofferenza quotidiana di molti pendolari nelle città congestionate – attraverso le possibilità offerte dalle reti di computer non si è realizzata. O, viceversa, non si è avverato il timore che le relazioni interpersonali avvizzissero in un mondo digitale.

### Ci muoviamo con sempre maggiore efficienza

Il legame tra mobilità fisica e virtuale è certamente più complesso di un aut aut. Le opportunità emerse grazie alle moderne tecnologie di comunicazione possono sostituire il movimento fisico. Quando gli uomini d'affari partecipano a una teleconferenza, quest'ultima rende superfluo recarsi sul posto per un meeting. Grazie al telelavoro e alla formazione a distanza, si evitano gli spostamenti verso il luogo di lavoro o di studio e le piattaforme di commercio e di servizi consentono di effettuare acquisti, pagamenti bancari o compiti amministrativi senza doversi spostare.

Ma la mobilità virtuale e la mobilità fisica possono anche essere complementari, in quanto le telecomunicazioni aumentano l'efficienza della mobilità fisica. Uno degli utilizzi più frequenti dei cellulari è ad esempio quello che permette di pianificare o spostare i propri appuntamenti. Oggi organizzare un incontro sembra quasi impossibile senza sentirsi ripetutamente al cellulare per concordare luogo e ora. Ma anche le complesse soluzioni di telecomunicazione possono essere considerate nell'ottica dell'integrazione. Ad esempio i sistemi di controllo del traffico aereo o ferroviario non possono prescindere dall'uso di tali strumenti. Inoltre, i cosiddetti sistemi di trasporto intelligenti possono fornire agli utenti della strada informazioni in tempo reale sulla viabilità, contribuendo all'ottimizzazione degli spostamenti.

### «Signor Watson, la voglio vedere»

In ultima analisi la mobilità virtuale può esercitare un effetto di rinforzo sulla mobilità fisica. La possibilità di sbrigare i propri affari durante gli spostamenti, con il cellulare o il portatile, sfruttando così in modo produttivo i tempi di viaggio, da un lato riduce l'impulso di limitare la mobilità fisica. Spesso i pendolari preferiscono tempi di percorrenza più lunghi con i mezzi di trasporto pubblici a viaggi più rapidi (ma meno produttivi) in auto.

Ma soprattutto uno sguardo sulle opportunità offerte dai moderni sistemi di comunicazione aumenta il desiderio di muoversi. Da una telefonata o un'e-mail può scaturire un viaggio, oppure un appello alla protesta lanciato su Internet può richiamare sulla strada intere folle. Su Internet si allacciano nuovi contatti, che poi trasformiamo in relazioni personali.

Il costante aumento della quantità di informazioni virtuali su persone, potenziali partner d'affari, luoghi e paesi stimola il desiderio di vederli dal vivo, dando impulso agli spostamenti. Proprio come, secoli fa, la diffusione delle cartine e dei resoconti di viaggio in paesi lontani possono aver risvegliato un certo spirito d'avventura, oggi la facile accessibilità del mondo virtuale ci sprona ad esplorare quello reale. In retrospettiva, le prime parole pronunciate al telefono da Alexander Graham Bell nel 1876 appaiono emblematiche. L'inventore del telefono comunicò al suo assistente: «Signor Watson, venga qui, la voglio vedere».

Sicuramente i futuri progressi della tecnologia continueranno ad alimentare le possibilità di sostituire la mobilità reale con quella virtuale. Ma, d'altro lato, non è supponibile che possa sparire l'effetto di rinforzo, quindi anche i viaggi aumenteranno. Non da ultimo perché gran parte della popolazione mondiale non ha ancora assaporato le opportunità offerte dalla mobilità.

Una delle principali sfide del futuro sarà far fronte ai crescenti flussi di mobilità fisica. Il tradizionale modello di sviluppo urbano con i posti di lavoro in centro e la zona residenziale all'esterno è sull'orlo del collasso. A ciò si aggiungono i crescenti consumi energetici e l'inquinamento ambientale. Esistono molteplici ambiti d'intervento, da una gestione ottimizzata del traffico a sistemi di trasporto futuristici fino a misure economiche di rincaro mirato o utilizzo condiviso. Può anche darsi che serva una nuova organizzazione urbana dei nostri spazi vitali. Le possibilità della mobilità virtuale daranno un contributo. Ma al contempo resteranno anche parte del problema. □

**Sara Carnazzi Weber** è responsabile Fundamental Macroeconomic Research presso il Credit Suisse.

# La mia vita, la mia strada, la mia bicicletta

È maneggevole, sempre disponibile ed economica.  
Rispetta l'ambiente e talvolta rappresenta addirittura  
il principale mezzo economico di sostentamento:  
in tutto il mondo la bici risolve i problemi di traffico  
e rende felici i suoi possessori.



1  
**Noleggio bici**  
**Hangzhou, Cina**

*Xu Di, 31 anni, analista dati:*

«A Hangzhou si trova una stazione di noleggio praticamente ogni 300 metri, un'app ne indica la disponibilità.

Molti non possiedono più una bicicletta, è più comodo noleggiarla. Mia moglie e io ne prendiamo una quando andiamo a trovare i miei genitori, che abitano poco distante».



2  
**La e-bike**  
**Zurigo Altstetten, Svizzera**

*Verena Streit, 62 anni,  
pensionata:*

«La Flyer mi ha cambiato la vita. Dopo il pensionamento, nel 2011, una collega mi ha dato l'idea dei tour in bicicletta. Così mi sono procurata «Pinky», la mia prima bici elettrica rosso porpora. Ora ne ho comprata una seconda, con una batteria più resistente.

Pedalo perché mi piace e in bicicletta imparo a conoscere la Svizzera».







**Trasporto merci  
Ruiru, Kenya**

*Laban Njoroge, 42 anni,  
contadino:*

«Qui trasporto l'erba per le mie tre vacche. Ho una stalla, ma non un terreno di proprietà, quindi falcio l'erba per me tutti i giorni da un altro contadino. Mi costa un franco. Poi vado a prendere l'acqua e appendo tre taniche alla ruota. Il mio collega, qui accanto a me, porta al mercato la legna da ardere. La mia bicicletta ha 20 anni, all'epoca mi è costata 48 franchi – mi piace, è indistruttibile».



*Laura Kastelein, 34 anni,  
modella:*

«Come quasi tutti gli olandesi, sono praticamente nata in bicicletta, pedalo da quando avevo due anni. La mia prima bici era una «Winther» a tre ruote, lo stesso modello che ora usa mio figlio Dolf, 3 anni. Recentemente ho acquistato una «Bakfiets» per trasportare i due figli. Avremmo potuto comprare un'auto, ma i bambini amano andare in cargo-bike».



**La bici pieghevole  
Londra, Regno Unito**

*Olaf Storbeck, 40 anni,  
giornalista finanziario:*

«La mia «Brompton» mi segue ovunque a Londra. In 15 secondi si riduce alle dimensioni di una ventiquattrore. La porto sempre come me – in casa, in ufficio, al pub. Al supermercato entra nel carrello, a teatro nel guardaroba, in taxi nel vano per i piedi».





**Ciclovia  
Buenos Aires, Argentina**

*Ignacio Aladro, 44,  
ufficiale giudiziario:*

«Buenos Aires è un luogo interessante per i visitatori, ma snervante per chi vi abita. Il mio appartamento dista dieci chilometri dall'ufficio del tribunale supremo dove lavoro e c'è un collegamento diretto in metropolitana. In Europa questo viaggio all'ora di punta sarebbe sgradevole. Qui è l'inferno. Non volendo più essere trasportato come il bestiame, salgo sull'unico mezzo che in questa città può assicurare tempistiche più o meno affidabili».







#### Il servizio di noleggio bici — Hangzhou, Cina

«Nella storia del nostro pianeta, nessun mezzo di trasporto si è diffuso così rapidamente come la bicicletta condivisa», afferma l'esperto di trasporti britannico Peter Midgley. Intorno al 2000, a livello mondiale, le città che disponevano dei cosiddetti servizi di bikesharing si contavano sulle dita di una mano; oggi ve ne sono oltre 500, con più di 500 000 bici.

Attualmente i servizi di noleggio bici trovano massima diffusione in Asia. Nella sola Cina sono 79 le città in cui è possibile condividere una due ruote. Basta pensare a Hangzhou: in questa città da sei milioni di abitanti, vicina a Shanghai, nel 2008 è stato introdotto il primo sistema computerizzato del paese, e oggi sono a disposizione quasi 70 000 mezzi. Le circa 3000 stazioni sono distribuite in tutta la città e le bici rosse sono integrate nei trasporti pubblici: una smart card consente l'accesso alle biciclette e il pagamento di tutti i mezzi di trasporto, un'app indica dove si trovano le stazioni e la disponibilità.

Non è noto se esista una correlazione tra il bikesharing e il grado di soddisfazione degli abitanti di Hangzhou (dai sondaggi risultano essere i cinesi più felici), ma l'obiettivo del governo di riconvertire la Cina nel «regno delle biciclette» sembra quanto meno più vicino a Hangzhou: dopo essere scesa dal 43% (2000) al 34% (2007), la percentuale dei ciclisti è risalita al 37% (2009) dopo l'introduzione del sistema di bikesharing.

- L'investimento iniziale a Hangzhou ammontava a CHF 25 milioni.
- Per la prima ora, la bicicletta può essere utilizzata gratuitamente, poi i prezzi aumentano in modo progressivo: l'ora successiva costa 15 centesimi, la terza 30, ecc.



#### La e-bike — Zurigo Altstetten, Svizzera

Una bici su sette venduta in Svizzera è una e-bike, oggi ne circolano già 230 000 e l'Ufficio svizzero di consulenza due ruote (USCD) stima che tra dieci anni se ne conteranno oltre mezzo milione. Con l'aumento del numero di bici elettriche, è cambiato anche il profilo della clientela.

Roland Fuchs, direttore dello USCD e portavoce di velosuisse ricorda che, all'inizio degli anni Novanta, i primi clienti ad acquistare una bicicletta Flyer, marca pioniera delle e-bike, erano «fisici e altri appassionati di tecnica» con coscienza ecologica. Nel periodo dal 2002 al 2005, che ha visto vendite intorno alle 500–1000 e-bike all'anno, si sono aggiunti molti anziani e dal 2006, quando le vendite sono praticamente raddoppiate (oggi si parla di circa 50 000 e-bike all'anno), è stata la volta delle giovani donne. Gli argomenti a favore dell'e-bike erano e sono le condizioni topografiche e la necessità, ad esempio, di trasportare bambini in un rimorchio.

Fino al 2010 esistevano solo e-bike capaci di andare a 25 km/h, poi sono arrivati i modelli da 45 km/h; l'e-bike in quanto veloce veicolo sportivo trasmette un'immagine accattivante, che attrae soprattutto gli uomini. Solo i giovani non acquistano e-bike a causa del prezzo elevato.

- Nelle città svizzere, il sistema pubblico dei trasporti è il

principale antagonista dell'e-bike. Maggiore è l'offerta di mezzi pubblici, minore è il numero di bici elettriche in circolazione.

- Con il moltiplicarsi delle e-bike, è aumentato anche il numero degli incidenti. Ora il TCS offre corsi di guida sicura agli e-biker. Tuttavia gli esperti non danno per scontato che le bici elettriche siano più pericolose: l'aumento degli incidenti è riconducibile al maggior numero di biciclette.



#### Raahgiri — Gurgaon, India

L'idea di bloccare un tratto di strada e metterlo a disposizione della popolazione non è una novità: le prime iniziative risalgono agli anni Sessanta. In Colombia l'idea ha preso piede con l'avvento della Ciclovía Recreativa di Bogotá (1976), dove su un tratto di strada lungo 120 chilometri (!), domenica dopo domenica, due milioni di persone vanno in bicicletta, praticano yoga, fanno jogging o passeggiando.

Una tale iniziativa può perseguire diversi obiettivi: incagliare la popolazione a muoversi di più, oppure promuovere la bicicletta come mezzo di trasporto. Anche in Svizzera esiste una variante della Ciclovía: nel 1973, in piena crisi petrolifera, la domenica ecologica era un modo per favorire il risparmio di benzina. Le successive votazioni popolari sulle domeniche ecologiche (1978 e 2003) sono state respinte.

Il Raahgiri a Gurgaon è in vigore dallo scorso novembre. La domenica senza auto nella città satellite di Nuova Delhi con quasi un milione di abitanti guarda al modello colombiano, ma con una componente politica forte: le grandi città indiane sono soffocate da un traffico caotico. Sebbene possa risolvere alcuni problemi di traffico, la bici viene percepita come il mezzo di trasporto del ceto basso. Gli organizzatori del Raahgiri (Raah = via, Giri = ribellione) vogliono rivoluzionarla. Le due ruote vanno intese come parte integrante del moderno sistema dei trasporti e devono beneficiare del sostegno del governo.

- Vittime della strada in India, all'anno: 140 000.
- Il 33% degli utenti del traffico a Gurgaon è composto da pedoni o ciclisti, ma meno del 23% delle strade presenta marciapiedi intatti. Le piste ciclabili non esistono.
- Raahgiri: a Gurgaon ogni domenica un tratto di strada di circa dieci chilometri viene chiuso al traffico e messo a disposizione di 15 000–20 000 persone. L'iniziativa è stata insignita di vari premi, a Mumbai e Ludhiana sono già previsti nuovi Raahgiri.



#### Trasporto merci — Ruiru, Kenya

Nei paesi subsahariani, la bici è molto più che un mezzo di locomozione leggero o un attrezzo di fitness. Per molte famiglie è un fattore economico essenziale per la vita. La mobilità è un requisito indispensabile per assicurarsi un reddito regolare. Poiché le auto sono costose, le strade in cattive condizioni e la benzina non sempre disponibile, il «bodaboda» (bicicletta-taxi) è fondamentale per il trasporto delle persone e delle merci. I primi bodaboda fecero capolino negli anni Sessanta e Settanta e in

parte venivano utilizzati per il traffico di contrabbando (da cui il nome: boda equivale all'inglese border, confine) tra il Kenya e l'Uganda, da dove si sono diffuse le due ruote.

Nei territori rurali la bicicletta è essenziale per i contadini. Oltre la metà dei kenioti vive di agricoltura, praticata prevalentemente su piccole aree. Da un lato i contadini devono colmare la distanza tra il luogo di residenza e i terreni agricoli. Dall'altro è necessario trasportare le sementi e portare ai commercianti il raccolto.

Ma una bici significa ancora di più: il collegamento con il paese vicino, l'accesso alle scuole e ai servizi sanitari, l'approvvigionamento dell'acqua e altre attività essenziali per la vita.

- La bicicletta è il mezzo di trasporto più importante in Kenya, dove circa il 90% delle strade è sterrato.
- Un conducente di bodaboda percorre circa 50 chilometri al giorno.



5

#### **La cargo-bike — Hilversum, Olanda**

Nel 1896, un cittadino su dieci possedeva una bici e i produttori del paese fabbricavano un milione di bici all'anno, quasi la metà della produzione mondiale. Stiamo parlando dell'Olanda? No! Nel tardo XIX secolo un altro paese era leader nei trasporti su due ruote: gli USA. Nei Paesi Bassi il velocipede era ancora un mezzo di lusso per il ceto elevato.

Nel 1930 la mappa mondiale della bicicletta appare del tutto diversa: negli USA la bici ha perso importanza, un americano su sei possiede un'auto. Nei Paesi Bassi si verifica l'esatto contrario, con una bicicletta ogni 3,25 abitanti. Cosa è accaduto? Le due ruote hanno avuto successo grazie ai bassi costi di produzione e ai salari più alti dei lavoratori. Al tempo stesso il governo olandese sostiene fin da subito la mobilità su due ruote: nel 1932 esistono già 1400 chilometri di piste ciclabili.

Come in molti paesi europei, anche in Olanda tra il 1950 e il 1975 l'auto conosce il suo massimo splendore, mentre la bici ristagna. Tuttavia i numerosi incidenti mortali (nel 1971 morirono oltre 3000 persone, di cui 450 bambini) favoriscono la nascita di movimenti come «Stop de Kindermoord», mentre la crisi petrolifera accelera l'esigenza di mezzi di trasporto senza benzina.

Il vasto «Bicycle Master Plan», elaborato in sette anni (dal 1990), e i consistenti investimenti nelle infrastrutture per la mobilità ciclabile hanno trasformato l'Olanda in ciò che è oggi: uno dei principali paesi su due ruote al mondo, dove l'intera famiglia si sposta con la Bakfiets (cargo-bike) costruita nei Paesi Bassi invece che con l'auto.

- La bicicletta come mezzo di trasporto primario (paesi oggetto del sondaggio): Olanda (31%), Germania (13%), Regno Unito (2%).
- Investimento pro-capite in infrastrutture ciclabili (città selezionate, in euro): Groningen: 26, Amsterdam: 25, Copenhagen: 23, Londra: 11,5, Berlino: 2,4.
- Indice di congestioneamento: su 60 città europee, Amsterdam si colloca al 50° posto con solo il 19% di code. In via comparativa: 1° Mosca (74%), 2° Istanbul (62%), 8° Parigi (35%), 18° Berlino (27%), 57° Berna (16%).



#### **La bici pieghevole — Londra, Regno Unito**

Nel 2030, secondo le stime dell'ONU, cinque miliardi di persone vivranno nelle città: già oggi a New York, Tokyo o Londra lo spazio è insufficiente, le strade sono sovraffollate.

Un concetto di mobilità che risolve gli specifici problemi di traffico delle grandi città è la bici pieghevole. L'azienda che negli anni Settanta inventò la bici ripiegabile sta tornando in auge. Il mezzo a due ruote che si riduce alle dimensioni di una ventiquattrre fabbricata da Brompton, nella parte ovest di Londra, oggi è un oggetto cult. L'entusiasmo per la Brompton è grande, la bici con le ruote piccole e la canna ricurva rende possibili modalità di utilizzo ibride (in parte si pedala, in parte si usano i trasporti pubblici o l'auto) ed è l'ideale per i mini-appartamenti. Inoltre è a prova di furto: la si porta in ufficio e al museo mentre a teatro la si lascia nel guardaroba.

Ogni anno la Brompton produce artigianalmente circa 35 000 bici, l'80% delle quali è destinato all'esportazione. In funzione della dotazione, la bici costa da 1500 a oltre 2500 franchi. Brompton Bicycle Ltd. con solo 160 dipendenti è una delle più grosse realtà industriali di Londra. Nel 1995 l'azienda è stata insignita di un Queen's Award per i risultati di export conseguiti.

- A breve dovrebbe sbucare sul mercato una bici pieghevole Brompton in versione elettrica.
- È in arrivo un servizio di noleggio di Brompton; è stato messo a punto un sistema capace di ospitare 40 bici pieghevoli nello spazio di un parcheggio.



#### **Ciclovía — Buenos Aires, Argentina**

Buenos Aires è piatta come Amsterdam, ha il doppio delle ore di sole di Copenhagen ed è più calda di Amburgo mediamente di 14 gradi. La metropoli argentina sarebbe quindi una città ideale per le due ruote, ma la maggior parte dei suoi abitanti svaluta la bici considerandola alla stregua di un giocattolo per bambini, un attrezzo di tortura o un veicolo da poveri.

Tuttavia, di fronte alla massa di auto in continuo aumento, il sindaco conservatore Mauricio Macri si è visto costretto a cercare soluzioni alternative (e abbordabili). Prendendo spunto dall'Europa, nel 2009 ha iniziato a costruire piste ciclabili. Ma tassisti, autisti di bus e corrieri in motocicletta hanno individuato nei ciclisti i loro naturali nemici e trasformano le vie ciclabili in zone di sosta, fermate o corsie privilegiate.

Eppure sempre più cittadini lasciano i bus sovraffollati e le strade intasate per passare alle ampie piste ciclabili, che sono separate dalla carreggiata da uno zoccolo in cemento e si sviluppano per 130 chilometri.

- Ogni giorno a Buenos Aires si effettuano 150 000 corse in bicicletta, cinque volte in più rispetto a prima della costruzione delle nuove ciclovie nel 2009.
- Oggi circa il 2% di tutti i flussi di traffico all'interno della città avviene in bici, l'obiettivo del governo è raggiungere il 5%.

Trascrizione dichiarazioni e testi: Simon Brunner, Andreas Fink, David Schnapp



# «Sono diventata economista grazie a un satellite russo»

Laura Tyson, consulente di Barack Obama e prima donna decano della London Business School, parla dei pro e contro della globalizzazione, della crescente disuguaglianza e delle quote rosa.

Di Daniel Ammann (testo) e Dan Cermak (foto)

*Professoressa Tyson, l'umanità non è mai stata così mobile ed economicamente interconnessa come oggi. In una sola frase, cosa risponderebbe alla domanda: «È un bene o un male?».*

Dalla mia prospettiva di economista, questa maggiore interconnessione economica è, tutto sommato, positiva.

#### *Per quale motivo?*

Lo scambio transfrontaliero di merci, servizi, capitali e persone è molto importante per la crescita economica dei singoli paesi e del mondo intero. Crea benessere. È quanto emerge anche da un recente studio del McKinsey Global Institute, a cui io stessa ho partecipato. Abbiamo analizzato lo sviluppo di 195 paesi negli ultimi vent'anni.\* I risultati non lasciano dubbi: chi è aperto verso questo scambio ne trae vantaggio, chi invece vi si oppone rimane indietro.

#### *Quali sono i vantaggi della globalizzazione?*

L'economista britannico David Ricardo descriveva già due secoli fa i benefici del commercio estero e il tempo gli ha dato ragione: bisogna specializzarsi. La divisione del lavoro permette ai paesi di concentrarsi sulle proprie capacità specifiche e produrre per esempio quei beni che sono in grado di fabbricare a condizioni più vantaggiose rispetto ad altri Stati. In termini macroeconomici, questo migliora l'efficienza e il risultato. Viviamo in un mondo dominato dalla scarsità e vogliamo utilizzare le nostre risorse nel modo più efficiente possibile, a beneficio di tutte le nazioni interessate. Il primo vantaggio della globalizzazione consiste pertanto nella specializzazione e nell'efficienza. Il secondo è la concorrenza: più il mondo diventa mobile e interconnesso, più aumenta la concorrenza fra Stati e imprese,

«Tirando le somme, il saldo è positivo»: la docente di economia Tyson.

stimolando soluzioni nuove, migliori e innovative.

*Ritiene che, oltre ai vantaggi economici, ve ne siano anche di politici?*

Certo. Lo scambio intensificato e il commercio globale ci aiutano a capire meglio il resto del mondo e soprattutto le nostre differenze, un elemento importante per i rapporti geopolitici e la stabilità internazionale. Così come è fondamentale l'opportunità di affrontare sfide globali, ad esempio il cambiamento climatico.

*Quali sono secondo lei gli svantaggi di un mondo più mobile e interconnesso?*

Interdipendenza e globalizzazione sono sinonimi di mutamenti strutturali, che possono avere ripercussioni negative su determinati paesi, aziende, persone. Mi consenta un semplice esempio. Prima parlavo di specializzazione: immagini di essere un contadino in un piccolo comune o di fabbricare un prodotto per una piccola comunità. Improvvisamente arriva un offerente esterno che fa la stessa cosa, ma meglio e a minor prezzo. Questo è positivo in termini economici, perché aumenta l'efficienza, ma per lei personalmente è negativo e potrebbe addirittura privarla della sua fonte di sostentamento. Oppure prendiamo l'esempio del commercio americano-cinese: per gli americani è vantaggioso, in quanto permette alle nostre imprese di vendere i prodotti in Cina. Al contempo però parte della nostra produzione viene delocalizzata all'estero, dove la forza lavoro è meno costosa, con la conseguente emigrazione o addirittura scomparsa di posti di lavoro e intere aziende dagli Stati Uniti.

*Ci sono vincitori e vinti.*

Il saldo resta comunque positivo. La questione, tuttavia, è come viene suddiviso questo utile. Si potrebbe immaginare un mondo in cui i vincitori risarciscono i vinti. Di utili ce ne sarebbero a sufficienza.

*Si potrebbe? Ci sarebbero?*

Purtroppo gli Stati non hanno investito risorse in tal senso. A livello di società non



«Il commercio globale ci aiuta» (foto: Apple Store a Hong Kong).

siamo ancora riusciti a fornire un sostegno sufficiente agli sconfitti della globalizzazione.

*Cosa si dovrebbe fare?*

I paesi scandinavi, uno su tutti la Danimarca, perseguitano la politica della «flexicurity», che coniuga un'elevata flessibilità nel mercato del lavoro con una politica occupazionale attiva e una rete di ammortizzatori sociali.

*Può farci un esempio concreto?*

Immaginiamo che lei abbia una determinata formazione, determinate abilità e che la sua attività stia andando relativamente bene. Poi, a causa della concorrenza internazionale, inizia a essere sotto pressione e si ritrova escluso dal settore. In una simile situazione ha bisogno di essere flessibile, senza doversi preoccupare della tranquillità della sua famiglia. Magari dovrà riqualificarsi professionalmente e forse dovrà persino trasferirsi per trovare un nuovo lavoro. I paesi scandinavi garantiscono a chi si trova in situazioni difficili come questa sostegni al reddito per mantenere se stessi e la propria famiglia. In termini più generici: i mutamenti strutturali devono essere realizzati in modo socialmente compatibile.

*Come si è evoluto lo scambio di beni e persone negli ultimi vent'anni?*

Lo studio del McKinsey Global Institute evidenzia principalmente una crescita dello scambio di beni e, fra questi,

in tempi recenti soprattutto di prodotti tecnologici, che hanno scalzato quelle che prima erano il fulcro degli scambi internazionali, ovvero le merci a largo impiego di manodopera, quali abbigliamento o prodotti agricoli. Un'evoluzione che rispecchia anche l'evoluzione dell'economia mondiale. Sorprende, invece, che la circolazione delle persone non abbia subito grandi cambiamenti. È chiaro che oggi si viaggia molto di più che in passato, ma la popolazione mondiale che vive in un paese diverso da quello in cui è nata è inferiore al tre per cento.

*Perché così pochi?*

Innanzitutto per via delle leggi sull'immigrazione dei diversi paesi, che non facilitano di certo chi desidera vivere e lavorare in un altro Stato. Vi sono poi barriere linguistiche, culturali e sociali. E infine

**Laura Tyson**, 67 anni, è una delle economiste più conosciute degli Stati Uniti. Dal 1993 ha diretto il Council of Economic Advisers del presidente Bill Clinton, contribuendo a plasmarne la politica commerciale ed economica. Nel 2002 è stata la prima donna a ricevere la nomina di decano della London Business School. Oggi è docente a Berkeley alla University of California, membro del Comitato consultivo per la ripresa economica del presidente Barack Obama, consigliera di amministrazione di Morgan Stanley, AT & T e Eastman Kodak e consulente del Credit Suisse Research Institute.

perché l'emigrazione è un rischio difficile da ponderare per il singolo individuo. Ne consegue una maggiore interconnessione del nostro mondo in termini di scambio di merci e capitali piuttosto che di forza lavoro, al punto tale che si delocalizza il lavoro anziché i lavoratori.

*Lei è piuttosto cauta nei confronti della mobilità del capitale. Perché?*

Non ho assolutamente nulla contro il capitale investito a lungo termine. Ma gli investimenti a breve termine, principalmente speculativi, possono rappresentare un grave pericolo per i paesi, soprattutto per quelli emergenti e in via di sviluppo. Il capitale a breve termine può essere ritirato molto velocemente, per esempio al mutare del contesto politico o economico, determinando un rapido inasprimento della situazione di un paese, che rischia così di sprofondare in una grave crisi o recessione. L'abbiamo visto più e più volte, per esempio durante le crisi del debito in America latina negli anni Ottanta o in Asia alla fine degli anni Novanta. E così diversi economisti e decisori politici hanno iniziato a chiedere controlli migliori sui flussi in entrata e in uscita di capitale a breve termine. Sono proprio i paesi emergenti e in via di sviluppo ad avere bisogno di capitale «paziente»,

investito a lungo termine per finanziarne lo sviluppo.

*Sembra che siano sempre più numerosi coloro che, nei paesi industrializzati occidentali, hanno un atteggiamento scettico nei confronti della globalizzazione e ne vedono i rischi piuttosto che i vantaggi. In diversi paesi le leggi sull'immigrazione vengono insospirate. Emerge una tendenza verso misure protezionistiche. Che cosa è andato storto?* La crisi economica mondiale iniziata nel 2008 e la conseguente ripresa al rallentatore. È opinione condivisa che gli oneri

**«Il ceto medio e gli strati della popolazione socialmente più deboli sono stati colpiti profondamente.»**

della ripresa non siano equamente ripartiti. Il ceto medio e gli strati della popolazione socialmente più deboli sono stati colpiti profondamente. La recessione ha cancellato posti di lavoro, distrutto fonti di sussistenza e messo sotto pressione i salari. Si pensa che alle élite sia andata

meglio: coloro che hanno provocato la crisi e siedono ai vertici delle aziende, le élite della globalizzazione, insomma.

*Le richieste isolazionistiche si fanno sempre più insistenti.*

È comprensibile che una delle reazioni sia il protezionismo, che ci si voglia proteggere dagli influssi esterni, e che si dia la colpa a chi è diverso da sé. Già in tempi di stabilità economica è piuttosto difficile convincere i vincitori ad aiutare gli sconfitti.

*Anche senza chiamarla col suo nome, abbiamo parlato della tematica che caratterizza quest'epoca: la disuguaglianza economica.*

Esatto, proprio di questo si tratta.

*Ci dica, perché la disuguaglianza è un problema?*

Innanzitutto, ritengo importante affermare che la disuguaglianza economica provoca sempre più spesso tensioni, visto che ci accompagna ormai da tempo.

*Lei ci aveva messi in guardia già parecchio tempo fa.*

Ho riletto recentemente un promemoria che avevo scritto nel 2000 per Al Gore durante la sua candidatura alla presidenza, in cui avevo elencato i cinque principali problemi dell'economia americana: uno di questi era proprio la crescente disuguaglianza economica.

*Perché la considera un problema?*

Il problema è che l'uno per cento più ricco di tutta la popolazione assorbe una grandissima percentuale del reddito totale nazionale e si distacca dal resto della popolazione. I redditi del ceto medio invece ristagnano o crescono solo molto lentamente. Se i salari aumentassero per tutti, la disuguaglianza verrebbe meno percepita come un problema. Ma così si minaccia la crescita economica.

*In che modo?*

Il ceto medio è il gruppo di consumatori più ampio, e il consumo è la componente principale della domanda economica globale. Se sono proprio i redditi >



«Buon lavoro»: Tyson con il presidente degli Stati Uniti Bill Clinton, 1999, Washington.

di questo gruppo a ristagnare, ristagna anche il consumo e la crescita rallenta. Gli studi dimostrano inoltre che una maggiore uguaglianza favorisce la crescita economica compensando i cicli congiunturali, poiché il ceto medio può continuare a consumare e sostenere così l'economia. Il problema principale della disuguaglianza, tuttavia, resta la perdita di numerosi talenti, l'erosione delle pari opportunità, in netta contrapposizione con la nostra concezione di correttezza e giustizia.

#### *Ci spieghi meglio.*

Perdiamo numerosi talenti provenienti da famiglie socialmente più deboli che non hanno più la possibilità finanziaria di sviluppare le proprie abilità: per loro stessi, la loro famiglia e l'intera società. Una fetta sempre più grande della popolazione rimane prigioniera delle proprie condizioni svantaggiate e vede sfumare la possibilità di accedere alla formazione. Ci sono segnali allarmanti: una maggiore disuguaglianza economica implica una minore mobilità sociale intergenerazionale. In altre parole: la disuguaglianza impedisce l'ascesa sociale.

*Per molte generazioni questo è stato un fattore di motivazione: chi lavora sodo e s'impegna duramente può arrivare più in alto dei propri genitori.*

Esatto, noi ci dicevamo: puoi farcela se lo desideri veramente. Qui c'è la scala, non devi fare altro che usarla. Mentre ora stiamo togliendo i pioli di questa scala. Ci stiamo privando dei nostri talenti.

*Che cosa si può fare per ridurre la disuguaglianza economica e mantenere la mobilità sociale, permettendo quindi di salire la scala sociale?*

Prima di rispondere vorrei chiarire i presupposti da cui parto. Il mercato crea le disparità di salario. Determinate competenze sono pagate meglio di altre ed è così che nasce la disuguaglianza economica. Che cosa possiamo fare? Nell'immediato la politica può correggere il mercato attraverso le imposte, con un'imposizione progressiva del reddito e una ridistribuzione del gettito. Si potrebbe anche pensare a un'imposta sul reddito negativa, un'idea di

Milton Friedman: chi guadagna meno di una determinata soglia non paga le imposte, ma riceve dallo Stato un sussidio che gli garantisce il minimo vitale. Quindi, l'imposizione fiscale è una possibilità. La politica potrebbe inoltre effettuare maggiori trasferimenti a sostegno delle famiglie: assicurazione malattia, assegni per i figli e per la formazione, integrazioni pensionistiche e via dicendo. In questo senso gli Stati sociali europei fanno molto di più degli Stati Uniti.

*L'argomentazione contraria più diffusa è che gli inasprimenti fiscali fanno scappare i contribuenti più facoltosi che finanziano lo Stato sociale.*

La maggior parte degli Stati europei non finanzia le prestazioni sociali con le imposte dirette, ma attraverso l'imposta sul valore aggiunto. Per ridurre la disparità, il ricorso a queste imposte non progressive per finanziare programmi di aiuto sociale con effetto progressivo si rivela estremamente efficace.

## «Determinate competenze sono pagate meglio.»

*Nel 2002 lei è stata la prima donna nominata decano della London Business School. La nostra impressione che la parità di genere nell'economia sia in stallo è infondata?*

Dipende molto dal settore. Se penso all'istruzione superiore statunitense, non sono d'accordo con lei. Sono numerose le donne alla guida di università, compresi atenei di grande prestigio. Harvard per esempio ha un presidente donna. In questo settore abbiamo compiuto grandi progressi, anche nelle facoltà di scienze economiche. In molti paesi il divario nell'istruzione è stato colmato e oggi in molte discipline sono più numerose le donne che concludono gli studi rispetto agli uomini.

*E nel settore privato?*

Nelle imprese negli Stati Uniti non ci sono stati grandi cambiamenti nello scorso decennio in termini di retribuzione e rappresentanza femminile ai vertici.

In diversi paesi europei, invece, abbiamo visto misure piuttosto aggressive, come l'imposizione di quote rosa in consigli di amministrazione e posizioni dirigenziali. Il maggiore divario di genere, tuttavia, si trova nella politica. La percentuale di donne che rivestono cariche di presidente o ministro è molto ridotta.

*Christine Lagarde, direttore del Fondo monetario internazionale (FMI), dichiarava due anni fa al «Financial Times»: «Quando ero molto più giovane, ero totalmente contraria alle quote rosa. All'epoca pensavo che noi donne dovessimo farci accettare per i nostri meriti. Ma più invecchio, più mi rendo conto che è un processo troppo lungo. Oggi sono a favore delle quote. Sono per le quote nelle imprese e anche in politica». Cosa ne pensa?*

Concordo con Christine Lagarde sul fatto che i progressi arrivano troppo lentamente. Ho qualche anno più di lei e non ho mai pensato alle quote. È chiaro, però, che non avrei voluto essere assunta grazie a una quota.

*Perché no?*

Tutti avrebbero saputo che ero stata selezionata per via della quota. I miei colleghi mi avrebbero trattata allo stesso modo? Questa è la domanda alla base del mio scetticismo nei confronti delle quote. Io non dubito della possibilità di trovare donne ben qualificate per riempire le quote, ma si penserebbe che queste donne si trovano in una determinata posizione grazie alla quota e non alle loro capacità. Questo è il rovescio della medaglia.

*Nella sua carriera ha avuto degli svantaggi ascrivibili al fatto di essere una donna?*

No, anzi, in quanto donna nella mia vita ho potuto beneficiare del movimento di emancipazione femminile e della crescente sensibilizzazione sulla parità di genere. Gli istituti accademici di mio interesse all'epoca si impegnavano attivamente per accrescere la loro quota di partecipazione femminile. Il Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Cambridge, per esempio, era molto felice che io seguissi il loro programma di dottorato in economia. Ero la prima studentessa al MIT proveniente da un college



«Non avrei voluto essere assunta grazie a una quota»: Tyson a Zurigo.

femminile. Il fatto che fossi una donna è stato importante anche nella decisione di Bill Clinton di nominarmi direttrice del Council of Economic Advisers (Consiglio dei Consulenti Economici). Non vi erano formalmente delle quote, ma sono sicura che l'essere donna mi abbia avvantaggiata.

#### *Qual è stata la reazione dei suoi colleghi uomini?*

(Ride) Molti miei colleghi erano furiosi. Alcuni sono stati talmente sciocchi da esprimere pubblicamente la propria ira, affermando che non ero qualificata come loro. Sicuramente avevo tratto vantaggio dall'essere una donna, ma il lavoro di qualità che fornivo a Clinton non era dovuto a questo, bensì era frutto delle mie competenze economiche.

*Se Hillary Clinton volesse candidarsi come presidente e le chiedesse: «Laura, quali sono gli strumenti migliori per garantire al maggior numero di cittadini possibile le opportunità di ascesa sociale?», cosa risponderebbe?*

Mi permetta di rispondere raccontando la mia storia personale. Una storia che, fin dalle origini, parla di istruzione pubblica. Mio padre era figlio di poveri immigranti italiani che vivevano in una regione povera del New Jersey. Le sue possibilità di salire la scala sociale erano scarsissime. Poi però combatté nell'esercito statunitense durante la Seconda guerra mondiale e, una volta rientrato, poté usufruire del G.I. Bill, una legge che offriva sostegno finanziario ai soldati reduci di guerra consentendo loro di recuperare una forma-

zione o seguire degli studi universitari. Mio padre frequentò una scuola serale e riuscì a costruirsi una carriera di successo. Io stessa ho poi potuto usufruire del National Defense Education Act, che ha finanziato tutta la mia istruzione superiore.

#### *Di che tipo di legge si trattava?*

Questa legge sull'istruzione ha incrementato significativamente la spesa americana per l'istruzione superiore e le borse di studio, in particolare per le famiglie socialmente svantaggiate, per promuovere la scienza e la tecnologia. È stata promulgata in seguito al lancio in orbita nel 1957 del primo satellite al mondo, il famoso Sputnik, con cui l'Unione Sovietica batté sul tempo gli Stati Uniti.

#### *La crisi dello Sputnik è stata un bene per lei!*

Sono diventata economista grazie a un satellite russo (ride). Per tornare alla sua domanda sui migliori strumenti di promozione della mobilità sociale: sono convinta che l'istruzione e le pari opportunità facciano la differenza. Un paese deve premurarsi affinché i giovani abbiano le stesse opportunità educative, a prescindere dallo status socioeconomico dei genitori. □

\* McKinsey Global Institute, *Global flows in a digital age: How trade, finance, people, and data connect the world economy*, aprile 2014

# Il mondo in una scatola

Una scatola d'acciaio rivoluziona il commercio: in vent'anni, con il container, il volume degli scambi bilaterali nell'emisfero settentrionale è aumentato di quasi nove volte.

Di Tim Sprissler

Molte merci viaggiano in container. Dalla metà del secolo scorso si è consumata una rivoluzione che ha posto le basi per l'attuale forma di commercio globale: l'introduzione del container nel 1956, in gergo «box».

In parole polvere, l'aspetto innovativo consiste nel fatto che per il trasporto delle merci, al posto di movimentare casse, bottiglie o sacchi, è sufficiente trasbordare un unico contenitore tra camion, treno e nave. Non si toccano più i singoli colli. A partire dagli anni Sessanta il conseguente risparmio di tempo e denaro, accanto ad altri sviluppi come l'abolizione delle dogane, ha trainato il commercio mondiale e la divisione globale del lavoro. Secondo le stime, in vent'anni la sola introduzione del «box» ha fatto aumentare di quasi nove volte il volume degli scambi nell'emisfero settentrionale.

## Un'idea folle

Non dovendo più approntare i singoli colli, la produttività del lavoro portuale aumentò drasticamente. Ad esempio nei porti britannici si riuscivano ad approntare 30 tonnellate di merci all'ora, oltre quindici volte in più. Poiché le navi si caricavano direttamente dalla strada o dai binari, si eliminò una delle strettoie del commercio globale, che nel 1960 rappresentava ancora quasi la metà dei costi di trasporto. Di conseguenza potevano essere utilizzate navi più grandi e più capienti. Prima avevano poco senso, perché avrebbero solo aumentato i tempi d'attesa nei porti già intasati. La distribuzione globale della catena di creazione del valore ne uscì decisamente semplificata. Fabbricanti ad alta specializzazione potevano produrre le merci in grossi quantitativi, riducendo i costi fissi unitari.

L'impiego dei container rivoluzionò anche i finanziamenti. Nei semilavorati si ridussero i tempi improduttivi e quindi il capitale immobilizzato, poiché essi raggiungevano più rapidamente il luogo della successiva lavorazione. Si ridussero anche i costi di assicurazione in quanto le merci «sigillate» nei container erano più protette contro il rischio di perdita e furto. Infine diminuì il numero delle parti coinvolte nel trasporto e dei contratti. Il processo divenne più semplice e sicuro. L'uso dei container negli Stati Uniti fu anche una rea-

primo decennio dopo l'introduzione dei container, oltre agli Stati Uniti solo l'Australia li utilizzava, e comunque solo per i trasporti interni.

## In principio fu l'esercito statunitense

Nel 1966, con l'uso dei box tra la costa orientale degli Stati Uniti e l'Europa, il traffico divenne internazionale. In seguito alla standardizzazione della misura dei container (2,6 metri di altezza, 2,4 metri di larghezza e 6,1 metri di lunghezza), nell'anno successivo movimentare le merci con facilità tra diversi mezzi di trasporto divenne realtà. Inoltre sorsero imprese di leasing per container standard che determinarono un calo dei costi fissi delle imprese di trasporto. Entro la metà degli anni Settanta, oltre 40 paesi costruirono infrastrutture portuali per container, tra cui Paesi Bassi e Gran Bretagna (1966) nonché, due anni dopo, Svizzera, Francia, Germania, Italia e Giappone. Tuttavia raramente le merci venivano effettivamente affidate al trasporto per mezzo di container.

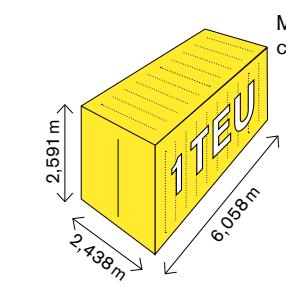
A dare un primo impulso alla diffusione dei container su larga scala fu l'esercito statunitense, che alla fine degli anni Sessanta li utilizzava spesso per trasportare il materiale per la guerra in Vietnam e la guerra fredda. Un ulteriore ostacolo cadde con l'avvento di fornitori che offrivano la possibilità di spedizioni parziali. Ora anche le piccole imprese che non intendevano imbarcare un carico completo potevano ricorrere all'uso del container. Così, tra il 1984 e il 2008, quasi due terzi di tutte le merci idonee a questo tipo di trasporto venivano stivate in container. Attualmente, considerando il peso, si spende in container solo il 15 per cento >

## I rifornimenti per la guerra in Vietnam venivano spesso spediti in container.

zione all'aumento dei costi salariali e agli scioperi, incoraggiati dai potenti sindacati.

Oggi l'introduzione del container può sembrare logica, quasi scontata, ma nel contesto di allora appariva folle, perché rendeva necessari molti adeguamenti costosi. Quando l'azienda di trasporti americana Malcom McLean, nel 1956, utilizzò per la prima volta i container da Port Newark a Houston, per il trasporto dei 58 cassoni si servì di una nave cisterna della Seconda guerra mondiale riconvertita e dell'infrastruttura portuale esistente. Il prezzo per l'uso costante e il pieno sfruttamento dei vantaggi era esorbitante. Rispetto alle navi tradizionali, le portacontainer costavano quasi il quadruplo per piede cubo di superficie di carico. Una gru per container costava USD 1,75 milioni e il container USD 3500. Nel

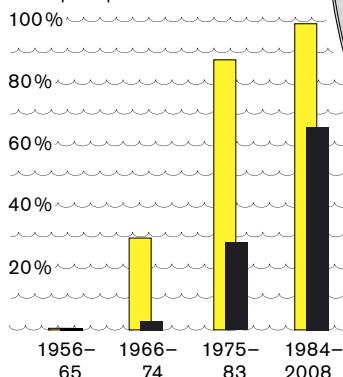
## Il sistema dei container

Misura standard:  
container da 20 piedi

### Accesso mondiale

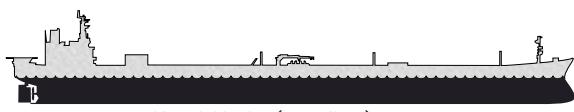
Nel 2008, a parte tre eccezioni, tutti i paesi con accesso all'acqua avevano un porto per container.

- Quota dei paesi con porti per container
- Quota di container sui trasporti potenziali

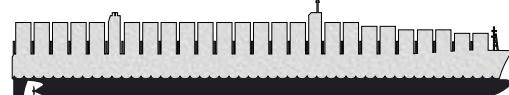


### Dimensioni delle navi

I giganti delle rispettive classi.



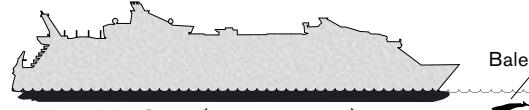
«Knock Nevis» (petroliera) — 458 m



«Maersk Mc-Kinney Møller» (portacontainer) — 399 m



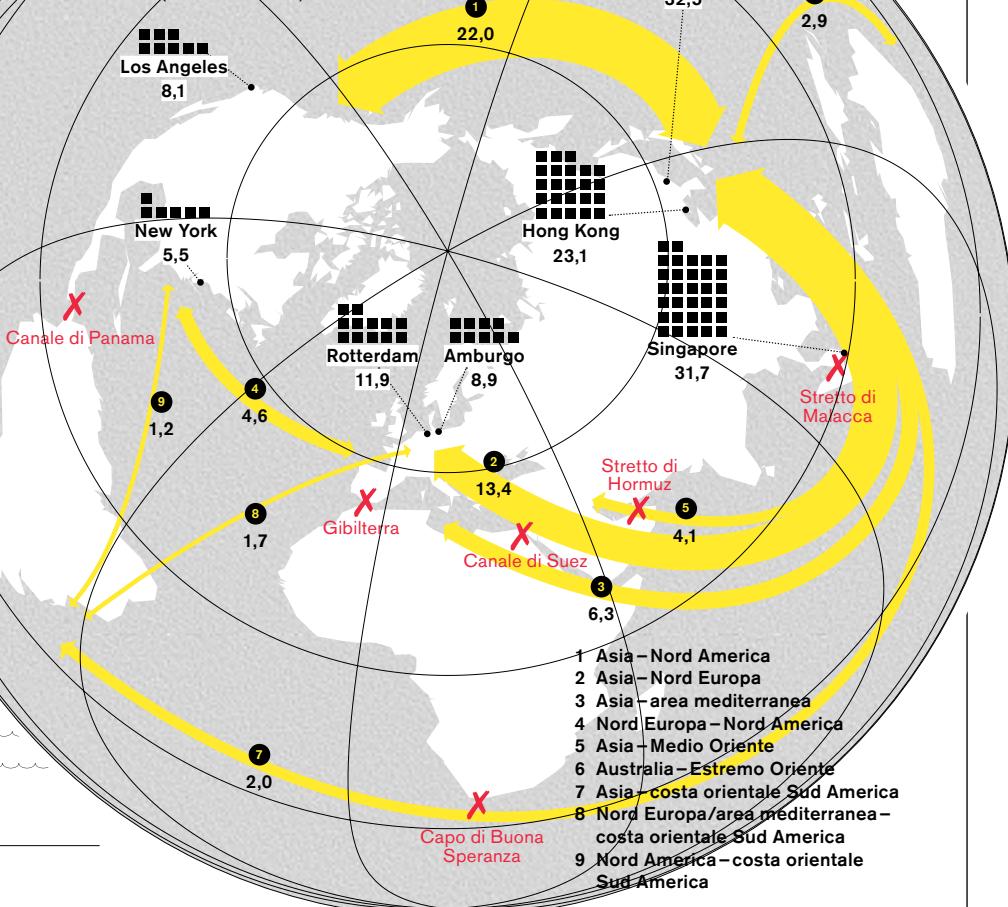
«Vale Brasil» (portarinfuse) — 362 m



«Allure of the Seas» (nave passeggeri) — 360 m

### Flussi di merci e traffico portuale (in mil. di TEU)

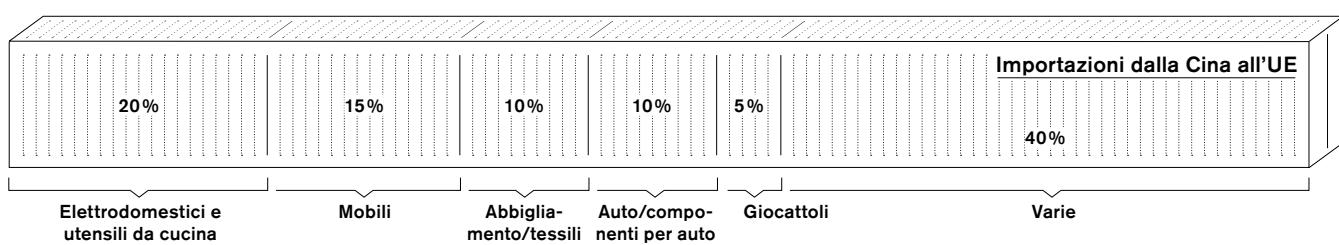
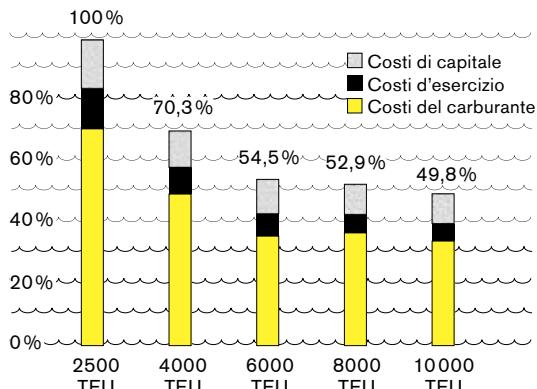
Più della metà del valore del trasporto marittimo viaggia sui container. 22 milioni di unità solo tra Asia e Nord America (dati del 2012)



Le navi moderne possono essere manovrate da meno persone: sulle grandi navi da carico con una capacità di 11 000 container o più, servono solo 13 operatori. Le navi precedenti, grandi la metà, richiedono un equipaggio di 23 membri.

### Navi più grandi, costi più bassi

Il trasporto di un container costa la metà se si utilizza una nave da 10 000 unità al posto di una da 2500.



circa dell'intero traffico marittimo, tuttavia in termini di valore si tratta di oltre la metà, perché per unità di peso gli elettrodomestici trasportati nei box hanno un valore decisamente superiore a cereali, olio e altre materie prime non containerizzate. Nel 2008 tutti i paesi con accesso a vie di trasporto sull'acqua, a parte tre eccezioni, avevano creato infrastrutture per container.

Dall'inizio del nuovo millennio, il centro dei traffici containerizzati si è spostato in Asia. Con quasi 22 milioni di container standard trasportati (2012), il collegamento tra l'Asia e il Nord America rappresenta la rotta commerciale principale al mondo, seguita dalla rotta tra Asia e Nord Europa, con oltre 13 milioni di container. Nove dei dieci porti maggiori si trovano in Asia, sette nella sola Cina. Per effetto della rapida crescita economica, dell'integrazione commerciale e della distribuzione geografica degli stabilimenti di produzione delle multinazionali, nel 2013 un terzo del commercio globale basato su container è da ascrivere all'Asia. Ma le tre maggiori imprese armatrici al mondo restano in Europa: la francese CMA CGM, la Mediterranean Shipping Company (MSC) con sede a Ginevra e la danese Maersk Line.

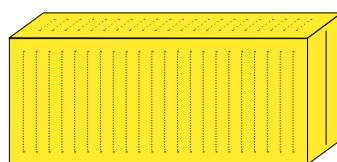
### Calo dei prezzi

Tra il 1990 e il 2008 il traffico dei container ha fatto registrare mediamente una crescita annua di più del 10 per cento, ma il settore non è rimasto immune alla crisi economica e finanziaria del 2008. Nel 2009, per la prima volta nella storia, il commercio containerizzato segna un calo, contrarendosi del 9 per cento. Da allora è alle prese con sovraccapacità e prezzi al ribasso. Se nel maggio 2008 il trasporto di un container standard dal Sud della Cina al Nord Europa costava USD 4000, a fine 2008 valeva meno della metà. I prezzi hanno subito forti oscillazioni e a metà del 2013 sono ad-dirittura scesi a USD 400 – circa un terzo del prezzo necessario per coprire i costi. Anche nel prossimo futuro, gli esperti vedono una crescita maggiore della capacità che della domanda. Infatti prima della crisi erano state commissionate molte portacontainer che, a causa dei lunghi tempi

di produzione, sono state varate solo dopo il 2008.

Paradossalmente, nonostante le sovraccapacità, ora vengono inaugurate le navi più grandi mai costruite, in grado di ospitare oltre 18 000 container standard. Ciò è dovuto alla loro maggiore efficienza di costo, espressa dalle tre E: economie di scala (Economies of scale), efficienza energetica (Energy efficiency) e maggiore sostenibilità ambientale (Environmentally improved). Su una nave con posto per 10 000 container standard, i fornitori possono trasportare un box alla metà del costo, rispetto a una nave da 2500 unità.

Rallentando la velocità di servizio (Slow Steaming), le navi moderne possono



**Rallentando la velocità di servizio, le navi moderne possono ridurre i costi del carburante.**

ridurre ulteriormente i costi del carburante, preservando i motori. In questo modo i costi elevati delle tratte lunghe risultano più che compensati, con vantaggi anche in termini di puntualità: infatti le navi possono viaggiare a velocità costante con il mare in tempesta. La sostenibilità ambientale, soprattutto rispetto al trasporto aereo, continua a migliorare. Inoltre le navi moderne possono essere manovrate da un equipaggio di soli 13 membri. Sui modelli precedenti di navi da carico, grandi la metà, sono indispensabili 23 persone. Per questo le vecchie navi vengono in larga misura dismesse e rimpiazzate.

La concorrenza si fa particolarmente agguerrita sulle rotte più battute. I tre principali fornitori europei progettano quindi di formare un'alleanza per distribuire le navi. Ma manca ancora il consenso delle autorità di regolamentazione. Da parte

loro, anche i piccoli concorrenti sono in trattativa per allearsi.

### La prossima svolta

In futuro potrà aumentare la varietà delle rotte e dei servizi offerti ai clienti. Alla luce dei maggiori quantitativi consolidati, tali collegamenti e offerte diventerebbero vantaggiosi. A sua volta ciò potrebbe contribuire all'integrazione degli scambi. Resta da valutare l'impatto sui prezzi. Inizialmente i partner potrebbero offrire tariffe più basse vista la maggiore efficienza, anche allo scopo di mettere sotto pressione i concorrenti più piccoli. D'altra parte potrebbero allineare meglio la loro offerta coordinata alla domanda sulle singole rotte. In questo modo porrebbero un freno al calo dei prezzi determinato dalle sovraccapacità. Staremo a vedere se i cambiamenti descritti saranno coronati da un successo analogo a quello riscosso dall'introduzione del container.

Ci attende un'altra grande svolta, sebbene i suoi esiti appaiano incerti. Ma anche l'introduzione del container standardizzato non era un'impresa di sicuro successo. Eppure la scatola d'acciaio ha rivoluzionato il commercio mondiale. □

**Tim Sprissler** lavora presso Fundamental Macroeconomic Research del Credit Suisse.

**Fonti:** Daniel Bernhofen, Zouheir El-Sahli & Richard Kneller (2013), *Estimating the Effects of the Container Revolution on World Trade*, Working Paper 2013:4, Lund University. Gisela Rua (2012), *Fixed Costs, Network Effects, and the International Diffusion of Containerization*. Board of Governors of the Federal Reserve System.

## Appartamento lussuoso di 5.5 locali con accesso diretto al lago ad Ascona



Superficie abitabile: ca. 240 m<sup>2</sup>  
Superficie terrazza: ca. 53 m<sup>2</sup>



Giardino privato: ca. 1'000 m<sup>2</sup>  
Camere: 5.5



Posteggi in garage: 5  
Anno di costruzione: 2007



Prezzo di vendita: su richiesta  
E&V-ID: W-01ZON5

Engel & Völkers Ascona · Piazza G. Motta 57 · 6612 Ascona  
Tel. +41-91-785 14 80 · [Ascona@engelvoelkers.com](mailto:Ascona@engelvoelkers.com) · [www.engelvoelkers.ch/ascona](http://www.engelvoelkers.ch/ascona)



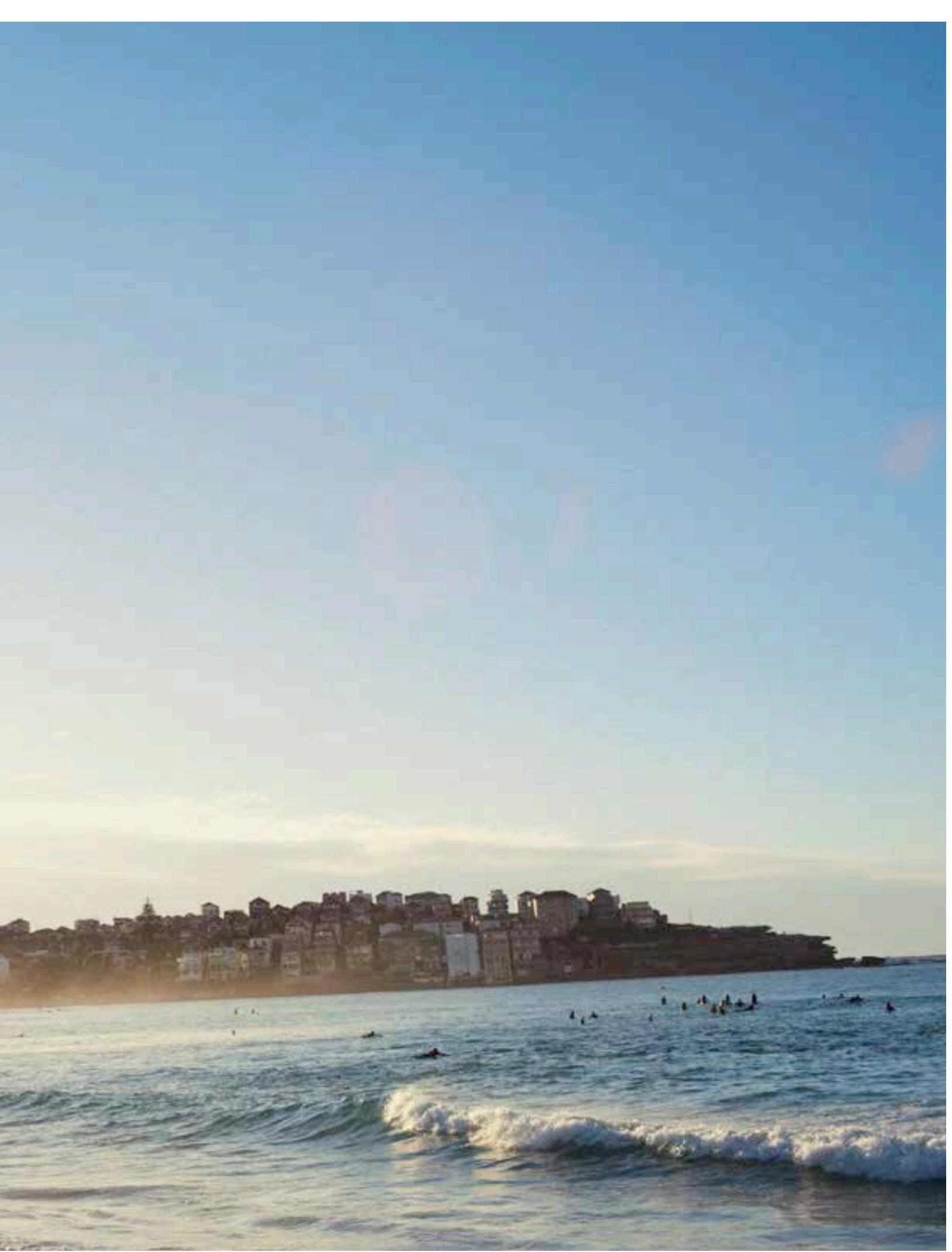
**ENGEL & VÖLKERS**

# Volere è potere

In nessun paese al mondo la ricchezza è ripartita così uniformemente come in Australia, né la mobilità sociale così alta. Il motivo è l'ampia diffusione della cultura del «Fair Go»: l'ascesa sociale non è un sogno, ma pura realtà.

Di Julica Jungehülsing (testo) e Tim Georgeson (foto)

Non tutti sono uguali,  
ma ciascuno ha  
un'opportunità (foto:  
la leggendaria  
Bondi Beach a Sydney).



**N**on solo più baciati dal sole, ma anche più ricchi e omogenei: con un patrimonio medio di 402 600 USD, l'Australia si colloca dopo la Svizzera al secondo posto nella classifica dei paesi più ricchi al mondo. Al contempo la ricchezza australiana è meglio ripartita che in qualsiasi altro luogo: 219 500 dollari segnano la mediana più alta al mondo, il punto intermedio tra i più ricchi e i più poveri (negli USA questo valore si attesta a soli 45 000 dollari). Secondo l'Istituto per la promozione dello sviluppo economico, il continente dell'emisfero sud cresce ininterrottamente da 22 anni.

La mobilità sociale in Australia è maggiore che in molti altri paesi dell'OCSE. I motivi sono vari: l'assistenza sanitaria universale a cura del sistema statale Medicare, una solida rete sociale con un salario minimo relativamente alto (16,37 dollari all'ora o ben 600 dollari la settimana) e il divieto di discriminazione razziale. Tuttavia ciò che più contraddistingue gli australiani è la grande fame di istruzione. E sullo sfondo funge da propulsore domestico il «Fair Go», la religione non ufficiale del quinto continente. «Fair Go» significa: per avere un'opportunità, basta volerlo. Chi si dà da fare, può contare su un aiuto. «Il «Fair Go» non significa che tutti sono uguali», afferma il professor Peter Shergold, rettore della University of Western Sydney (UWS), «ma che ciascuno riceve le migliori occasioni».

**«Multiculturalismo» all'ordine del giorno**  
Una babaie di lingue fa da sottofondo alla fretta mattutina. I giovani con genitori della Corea o dell'India, immigrati dalla Cina o dall'Africa, confluiscono nel campus della UWS a fianco di compagni dal tipico pallore anglosassone. Molti sono di origini modeste, provengono da famiglie numerose, aree rurali, o sono figli di operai: la prima generazione a varcare le soglie di un'università. «Quasi un quarto dei nostri studenti australiani proviene da categorie a basso reddito, un terzo non parla inglese in casa. Molti sono i primi in famiglia ad acquisire una formazione scolastica superiore». Il professor Shergold ne va fiero, perché università e Stato lavorano sodo per abbattere le barriere a qualsiasi livello.



1



2

1 — Chi viene sostenuto in seguito avrà più successo: University of Sydney.

2 — Cameriere, cucitore, commesso: il Dr. Pol McCann si è fatto strada e oggi è docente presso l'Australian College of Applied Psychology.

3 — Emblema della città: la Sydney Opera House di Jørn Utzon.



«Fast Forward» è il nome di uno dei programmi che forniscono aiuti concreti ai giovani a partire dal 9° anno scolastico. Ad esempio, in occasione di giornate informative, incontrano i professori o i tutor che li aiutano a superare lo stress da esami. In 53 scuole dell'emergente area a ovest di Sydney, i tutor tengono workshop e conferenze. L'80 per cento degli studenti che riceve il loro sostegno ottiene più successo degli altri nello studio, afferma Shergold. Inoltre: la conoscenza è la chiave della mo-

## «Mio Dio, lo Stato mi paga per pensare!»

bilità sociale. «Il numero delle porte aperte da una laurea è infinitamente più alto. Il cuore del leggendario «Fair Go» australiano è una buona formazione».

### «Il prossimo gradino sulla scala»

Anche per il Dr. Pol McCann lo studio è stato importante. «Eppure senza l'aiuto disinteressato degli altri, oggi non sarei qui», sostiene il quarantanovenne docente del-

l'Australian College of Applied Psychology. McCann era l'ultimo di otto figli cresciuti a Dunedin, in Nuova Zelanda: il padre a 14 anni era passato direttamente dai banchi di scuola alla fabbrica. Dopo aver interrotto gli studi alla 12<sup>a</sup> classe, Pol si fece strada come cameriere, cucitore e commesso, si trasferì a Sydney e imparò a fare il parrucchiere.

A Melbourne guidava i tram nel centro, cosa che gli piaceva molto. «Ma dopo un po' ho pensato: voglio passare il resto della mia vita a portare la gente in posti dove fa cose più interessanti di me?». A 25 anni terminò la 12<sup>a</sup> classe, fondò un'azienda e poi, come assistente sociale, si dedicò agli adolescenti in difficoltà. All'inizio erano lavori part-time, ma era così bravo che gli venivano offerti posti sempre migliori, per i quali però serviva una laurea. «Proprio lo stimolo che aspettavo», afferma McCann. Si era dimostrato così ferito nell'«Introduzione alla psicologia» che venne ammesso all'Università di Sydney, continuando nel frattempo a lavorare. «Il mio capo al centro giovanile organizzò i turni in base ai miei corsi: d'un tratto i colloqui erano al lunedì, perché il venerdì ero in università». A suo avviso sono l'impegno >

### Australia

Il nome Australia deriva da «terra australis», che in latino significa terra meridionale. Il paese ha un'estensione di 8 milioni di chilometri quadrati, quindi è grande quasi quanto l'intera Europa (10 milioni). Tutte le principali città si trovano in prossimità della costa, per la maggior parte nel sud-est del paese.



**Abitanti:** 23,2 milio.

**Patrimonio medio:** 402 600 USD

**Tasso di disoccupazione:** 5,6%

**I principali settori:** (quota sul PIL) servizi finanziari (9,7%), industria (8,2%), edilizia (7,8%), industria mineraria (7,3%)

**Crescita del PIL:** dal 1960 il prodotto interno lordo è cresciuto mediamente del 3,5% (2,5% dal 2007). Da 22 anni non vi è recessione.

**Fonte:** Credit Suisse Global Wealth Report, OCSE, Australian Bureau of Statistics



1

1 — Da rifugiata a imprenditrice di successo: Nahji Chu sulla sua barca.

2 — Carriera nel primo mondo: l'opuscolo di Nahji Chu con la foto formato tessera del suo visto d'immigrazione del 1975.

3 — Un fatturato di 25 milioni di dollari australiani all'anno: la prima filiale di misschu a Sydney.



2

personale e gli aiuti di questo tipo a plasmare il principio australiano del «Fair Go».

Dopo aver conseguito con lode la laurea in sociologia e psicologia, a 36 anni McCann ottenne una borsa di studio per un dottorato a Armidale, 800 chilometri a nord di Sydney. «Una tutor mi offrì di sua iniziativa un ufficio completo di libreria, colleghi, segreteria. L'università non percepiva nulla da me». Questo tipo di supporto e la motivazione che riceveva per il suo impegno sono stati forse più importanti del sostegno finanziario, afferma McCann. «A volte me ne stavo seduto tra i miei libri e mi dicevo: <Mio Dio, lo Stato mi paga per pensare!>».

#### «Il miglior prestito della vita»

Quando percepì il primo stipendio, cominciò a rimborsare i 16 000 dollari di tasse universitarie. Da allora il suo reddito è più che triplicato, McCann ha due appartamenti, viaggia spesso e vive bene. «Naturalmente sarebbe bello studiare gratis. D'altra parte studiamo forse con maggior impegno e concentrazione se i corsi sono a pagamento», sostiene lo psicologo. Perlopiù gli australiani non pagano le tasse in anticipo ma si avvalgono di un prestito «Fee Help»

«Sono decisivi l'impegno e il lavoro, non la provenienza.»

che rimborsano solo quando, una volta iniziata l'attività professionale, raggiungono i 50 000 dollari di reddito annuo. «Il miglior prestito che molti abbiano mai contratto nella vita», afferma il professor Shergold.

Un segno di mobilità sociale è la scarsa influenza dello status dei genitori su quello dei figli. Un fattore che in Australia è più basso che in qualsiasi altro paese: il 12 per cento dei figli provenienti dal quinto più povero della popolazione riesce ad accedere al quinto più ricco. Il 41 per cento di tutti i ragazzi i cui genitori non possiedono un diploma di scuola media ha completato un corso di studi presso un'università o un istituto analogo (si veda il riquadro a destra). L'Australia quindi precede di gran lunga tutti gli altri paesi

OCSE (Svizzera 17, Germania 10, Stati Uniti 14 per cento).

### Gli australiani sono felici

Un più alto livello di pari opportunità non solo crea buon umore – secondo il «Better Life Index» dell'OCSE, l'Australia è uno dei tre paesi più felici al mondo – ma è anche favorevole per l'economia. A detta degli economisti, è comprovato che la mobilità e la crescita sociale influiscono positiva-

mente l'una sull'altra: se i figli delle famiglie povere non ricevono un'opportunità, il loro potenziale talento va perso anche per il paese. Il tasso di disoccupazione relativamente basso dell'Australia, pari al 5,6 per cento (media OCSE 7,9 per cento), è anche lo specchio di un maggiore equilibrio.

«Anche se il divario tra ricchi e poveri si allarga, in termini comparativi i poveri australiani stanno meglio», afferma Benjamin Herscovitch, autore dello studio

«A Fair Go – Fact or Fiction?». Gli australiani che possiedono oltre 100 000 dollari sono otto volte più numerosi della media mondiale. Per l'esperto di scienze politiche, il fattore determinante è la percentuale elevata di coloro che, pur partendo da zero, riescono ad emergere. «Non penalizziamo gli svantaggiati. Sono decisivi l'impegno e il lavoro, non la provenienza», dice Herscovitch.

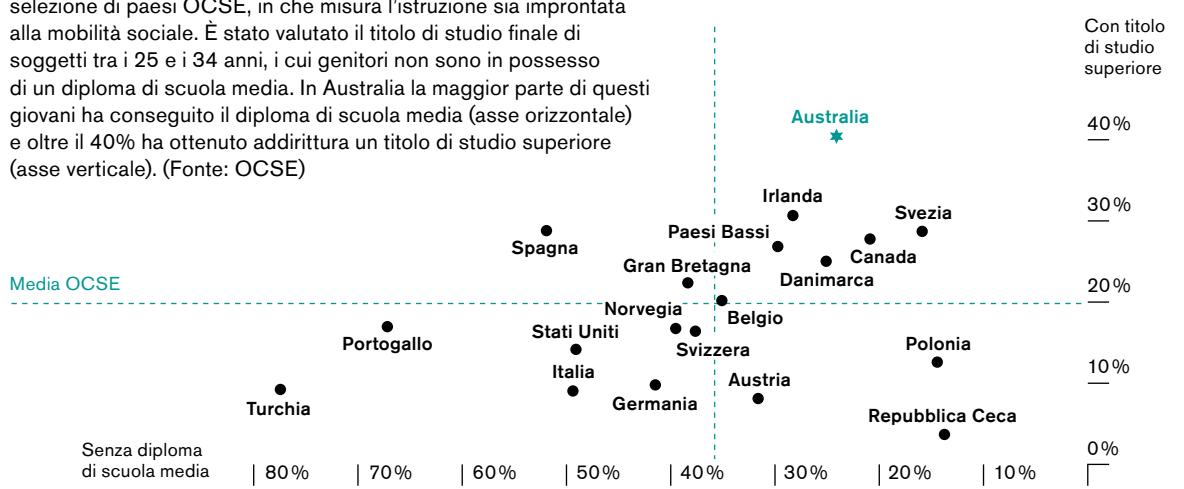
Nahji Chu è un esempio affascinante di questa tesi. Siede all'estremità di una lunga scrivania di legno nel suo ufficio ed esamina un opuscolo del formato di un passaporto: «Tour culinario del Vietnam con misschu»: l'ultimo progetto della quarantaquattrenne. Sbarcata a Sydney nel 1978 come rifugiata, oggi la fondatrice della catena di fast food orientale più celebre dell'Australia realizza un fatturato di 25 milioni di dollari l'anno.

Non ha dimenticato il suo passato, al contrario: sulle pareti dei bistro «misschu» spiccano stampe in grande formato del suo visto d'immigrazione, il punto di raccordo tra l'affamata bambina del campo e la sua carriera nel primo mondo. «Oggi i rifugiati vengono rispediti indietro in nave oppure trasportati in Papua Nuova Guinea. Se venissero trattati come lo eravamo noi, molti avrebbero il mio stesso successo», afferma Chu, che riteneva >



### Dove la scarsa istruzione dei genitori conta meno

Un diploma di laurea comporta grandi vantaggi economici per l'individuo e per la società nel suo insieme. Il grafico mostra, per una selezione di paesi OCSE, in che misura l'istruzione sia improntata alla mobilità sociale. È stato valutato il titolo di studio finale di soggetti tra i 25 e i 34 anni, i cui genitori non sono in possesso di un diploma di scuola media. In Australia la maggior parte di questi giovani ha conseguito il diploma di scuola media (asse orizzontale) e oltre il 40% ha ottenuto addirittura un titolo di studio superiore (asse verticale). (Fonte: OCSE)

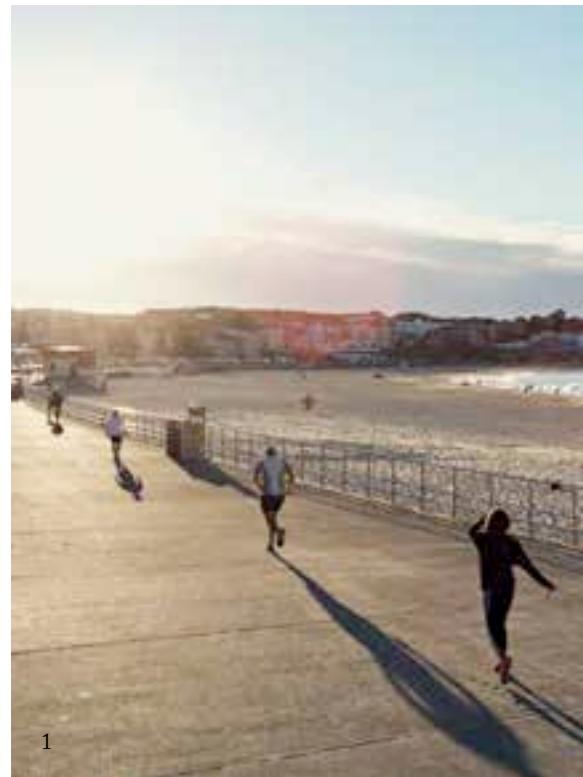




2

1 — 1,12 milioni di australiani sono milionari: località esclusiva sulla Bondi Beach.

2 — Il «Fair Go» serve: Leah Fricke nel distretto degli affari di Sydney; suo padre era contadino, lei è membro di consigli di amministrazione.



1

3 — Ascesa di una nazione: a metà degli anni Settanta, solo 3 australiani su 100 erano in possesso di un diploma universitario, oggi quasi un quarto del totale (immagine: Central Business District di Sydney).



3



l'Australia degli anni Settanta un poco razzista, ma equa.

Nel 1975 la famiglia Chu dovette fuggire dal Laos e rimase per tre anni in un campo thailandese prima che l'Australia le concedesse l'asilo. «Per sei mesi siamo rimasti nell'ostello di Villawood, che oggi è un campo di internamento. I bambini potevano andare a scuola nelle vicinanze», racconta Nahji Chu.

#### Regina della carta di riso

Gruppi sociali e religiosi aiutarono la famiglia di otto persone. I Chu lavorarono per un anno in un'azienda avicola. «Naturalmente eravamo mano d'opera a basso costo. Ma da qualcosa bisogna pur incominciare e noi eravamo contenti di quest'opportunità». Si trasferirono a Melbourne, Nahji riuscì a portare a termine la scuola superiore e si diede da fare come cameriera e giornalista per permettersi un semestre all'università. Poi aprì quattro punti vendita per una catena di piccola ristorazione, senza incassare profitti. «Non ne potevo più di gastronomia». Dal call center di una banca si fece strada fino al reparto investimenti e prese un diploma di consulente. «Le azioni mi affascinano. Ma alla fine non ero abbastanza preparata per diventare agente di borsa».

Il motto di Chu era «tutto o niente». Si licenziò e si mise a lavorare in proprio. «Nel 2007 iniziai nella mia minuscola cucina, da tempo avevo in testa ricette e idee.

Quando furono pronti i primi snack, portai all'Opera House un vassoio di rotoli di carta di riso ripieni. Quando il capo chef venne a sapere che lavoravo a casa, disse: «È meglio che rimanga fra noi...». Ma ordinò 30 pasti di prova. Tre mesi dopo Nahji Chu aveva 17000 ordinazioni da evadere.

Nel frattempo, quello che era iniziato come un one-woman business si è trasformato in un marchio che dà lavoro a 280 dipendenti: sette filiali di «misschu» servono Sydney e Melbourne, nel 2013 ne è stata aperta una a Londra; altri otto bistro sono previsti in Australia, a Hong Kong, Dubai e Los Angeles. La «Rice Paper Queen» investe i profitti in arte, progetti umanitari e nuove idee. Lavora con passione sette giorni su sette: «Sono fortunata: il mio lavoro è essere me stessa. Cosa potrei desiderare di più? Ho un'impresa che rende, crea lavoro, sostiene i meno fortunati e aiuta l'Australia a crescere».

#### Milionari sulla spiaggia

Nella parte di Sydney tempestata di spiagge, Leah Fricke torna dal suo allenamento con i giovani bagnini. Intorno a casa sua, sulla famosa Bondi Beach, è facile che

### «Sono fortunata: il mio lavoro è essere me stessa.»

un appartamento di due stanze costi un milione di dollari, un attico può arrivare a venti. In questa località esclusiva tra sabbia e onde, a solo mezz'ora di distanza dalla City, sembra plausibile che 1,76 milioni di australiani sono annoverati nell'1 per cento dei più abbienti, ovvero il 3,8 per cento dei super ricchi, sebbene i 23 milioni di australiani rappresentino solo lo 0,4 per cento della popolazione del mondo (fonte: Credit Suisse Wealth Report) – risultato anche del pluriennale boom delle materie prime che ha reso ricchi molti proprietari di miniere, imprese di trasporti e investitori.

La quarantaquattrenne Fricke non è esattamente una milionaria. Ma si muove con disinvoltura nei posti di comando di Sydney. Difficilmente il contrasto potrebbe essere più marcato. Quando da bambina

riceveva la posta, bastava l'indirizzo «Leah, Corop, 3559 Victoria». Nel paese a tre ore a nord di Melbourne abitavano solo quattro famiglie, suo padre era insegnante di scuola elementare. Anche se in realtà era contadino. Nel caso di Fricke, «Fair Go» è scritto a chiare lettere. Quando Leah ottenne una borsa di studio per una scuola privata, i genitori risparmiarono in modo da potervi mandare anche le due sorelle. «Non avrebbero mai mandato solo me in una scuola migliore», commenta.

Fricke ebbe accesso alla più prestigiosa facoltà di giurisprudenza di Melbourne. I soldi per libri, benzina e fotocopie li guadagnava facendo la cameriera, le sue scarpe erano bucate, si era fatta bastare un paio di jeans per tutti i cinque anni di studio. «Per fortuna non davo troppa importanza alla moda», afferma oggi. Dopo l'università ottenne un posto da Allen, uno degli studi legali più rinomati di Melbourne.

#### «Le mie origini non mi hanno mai ostacolata»

«Forse è stato più facile per alcuni compagni di studi i cui genitori erano laureati o che provenivano da scuole più rinomate. Ma le mie origini non mi hanno mai ostacolata. Molti australiani della mia generazione sono andati più lontano dei loro genitori», afferma Fricke. A metà degli anni Settanta solo tre australiani su 100 avevano una formazione universitaria, all'inizio degli anni Novanta erano l'otto per cento e nel 2011 quasi un quarto aveva frequentato con profitto un'università o un istituto analogo. Entro il 2025, secondo un obiettivo del governo del 2009, il 40 per cento di tutti i giovani australiani dovrà essere in possesso di una qualifica universitaria.

Dallo studio legale Fricke passò all'economia e si specializzò in acquisizioni e fusioni. Lavorò a Melbourne, in Cina e a Perth, approfondì la conoscenza dell'industria mineraria e della finanza. Nel 1997 portò a Sydney un'impresa tecnologica e contemporaneamente ottenne un MBA. Nel 2012 lasciò il suo posto ben pagato di giurista e si concentrò su strategia, gestione del rischio e amministrazione d'impresa. Trova creativo e interessante il suo ruolo di Non-Executive >



1

1 & 2 — «Come un effetto domino»: Garry Taulu (a destra) è giunto da Sulawesi con la madre e ora lavora con successo come sviluppatore software.

3 — Ostacoli: il quartiere di Saint-Clair a ovest di Sydney non è un luogo dove solitamente nascono carriere da sogno.



2

Director, comparabile a quello di amministratore. Fricke opera in sei diverse aziende, tre posizioni sono pagate, le altre servono per il profilo e l'esperienza.

#### L'esempio di Taulu

Naturalmente non guasta provenire da una famiglia con un buon livello d'istruzione, ma in Australia questo offre meno vantaggi che altrove. I figli dei laureati hanno solo il doppio delle probabilità di laurearsi rispetto ai figli i cui genitori si sono fermati alla scuola dell'obbligo. Per gli americani, questo passo è 3,3 volte più probabile, in altre parole è decisamente più difficile infrangere il modello familiare.

«Come un effetto domino, da un'occasione ne scaturiva un'altra: sussidio per i giovani, scuola professionale e infine università», afferma Garry Taulu sistemandosi i sottili occhiali. Sul cammino del ventiseienne c'erano già abbastanza ostacoli. Taulu era cresciuto in un quartiere a ovest di Sydney più noto per la disoccupazione giovanile che per carriere da sogno. La sua giovane madre single era emigrata in Australia da Sulawesi. Non trovava lavoro e soffriva di depressione. I programmi in suo aiuto favorivano piuttosto i progressi del figlio. Già da adolescente lo appassionavano i computer. Ma sembrava impossibile trasformare questa passione in un lavoro.

Giunto alla 12<sup>a</sup> classe, si occupava più della madre che dei voti, non aveva una media sufficiente per l'università. Per un anno si dedicò alla chitarra e ai trucchi del computer. «Anche solo per tenermi occupato, nelle periferie la noia è pericolosa», continua Taulu.

Poiché percepiva un sussidio, il corso di «Digital Media» alla scuola professionale (TAFE) era quasi gratuito per lui. Mise in conto un viaggio in treno di quattro ore al giorno: «Avevo bisogno di cambiare ambiente. Vedere come se la passa la parte ricca della città mi ha ispirato». I soldi restavano un problema: «Per accatastare cartoni ero troppo qualificato,

## Dove il reddito dei genitori conta meno

Il grafico mostra in che misura il reddito dei figli coincide con quello dei loro padri. Più corta è la barra, maggiore è la mobilità sociale tra generazioni.

(Fonte: OCSE/D'Addio)



per il resto mi mancava l'esperienza». Gli venne offerto un tirocinio non pagato presso un'emittente musicale e vendeva carte di credito porta a porta. A 21 anni aveva l'età giusta per fare domanda come studente senior: in questo caso a contare non erano i bei voti, ma il curriculum e il colloquio di presentazione. Il messaggio «Accettato al Bachelor of Design Computing» è stato per lui «il momento più bello della mia vita».

All'Università di Sydney si sentiva a suo agio, riceveva premi per il suo lavoro e ha conosciuto la sua attuale fidanzata. Nel corso di una presentazione di fine semestre, catturò l'attenzione di uno sviluppatore di software. «Mi diede il suo biglietto da visita e mi invitò in azienda», ricorda Taulu. Un'ora dopo aveva un lavoro che tuttora lo appassiona e con cui guadagna abbastanza per mantenere la mamma e i nonni.

Taulu conclude: «Avere un'occasione anche dopo un inizio zoppicante: è questo ciò che conta». Guarda con scetticismo al rigido piano di risparmio decretato dal governo: «Spesso i giovani provenienti da famiglie povere hanno bisogno di un aiuto in più», dice per esperienza. Ma è proprio questo aiuto che il governo conservatore del primo ministro Tony Abbott intende penalizzare drasticamente: per ridurre il deficit di bilancio dell'Australia, il go-

verno ha in programma un ampio piano di tagli. Tra l'altro verranno decurtati i sussidi di disoccupazione per i giovani e le sovvenzioni statali alle università. Sembra inevitabile un aumento delle tasse di iscrizione. Il governo difende il suo piano con la promessa di aumentare le sovvenzioni per college privati e scuole professionali, incentivando così la concorrenza con le università.

Se in futuro una buona formazione dovesse essere privilegio dei ricchi, Taulu come molti concittadini vedrebbe minacciata la «principale virtù» australiana. Inoltre molti ritengono ingiusto il fatto che si dovrà pagare un contributo per le visite

**«Vedere come se la passa la parte ricca della città mi ha ispirato.»**

mediche e che l'età pensionabile passi da 65 a 70 anni. A incrinare ulteriormente l'immagine dello Stato del «Fair Go» è l'appoggio inflessibile del capo di governo conservatore in merito al problema dell'immigrazione: i profughi vengono rispediti in nave in Indonesia oppure respinti in Papua Nuova Guinea. Il governo sostiene che sia necessario sanare urgentemente il deficit. Rispetto ad altri paesi, l'Australia ha un debito relativamente basso: l'indebitamento netto pari al 12 per cento del PIL è nettamente inferiore a quello di altre nazioni industrializzate.

## Carte di credito al posto del cibo

A nemmeno trent'anni, Christina Hobbs è stata la più giovane direttrice di tutt'altra operazione di salvataggio. Per quasi tre anni aveva lavorato in Nepal per lo «United Nations World Food Programme» quando esplose il conflitto in Siria. Venne promossa e andò per l'ONU in Turchia, dove ogni giorno confluivano profughi dai confini. «È stata dura. Molti rifugiati nei campi erano uomini d'affari, studenti e insegnanti. Anche i siriani che avevano lavorato per l'ONU venivano a chiedermi un'occupazione. Ottenemmo che per la prima volta i rifugiati ricevessero carte >



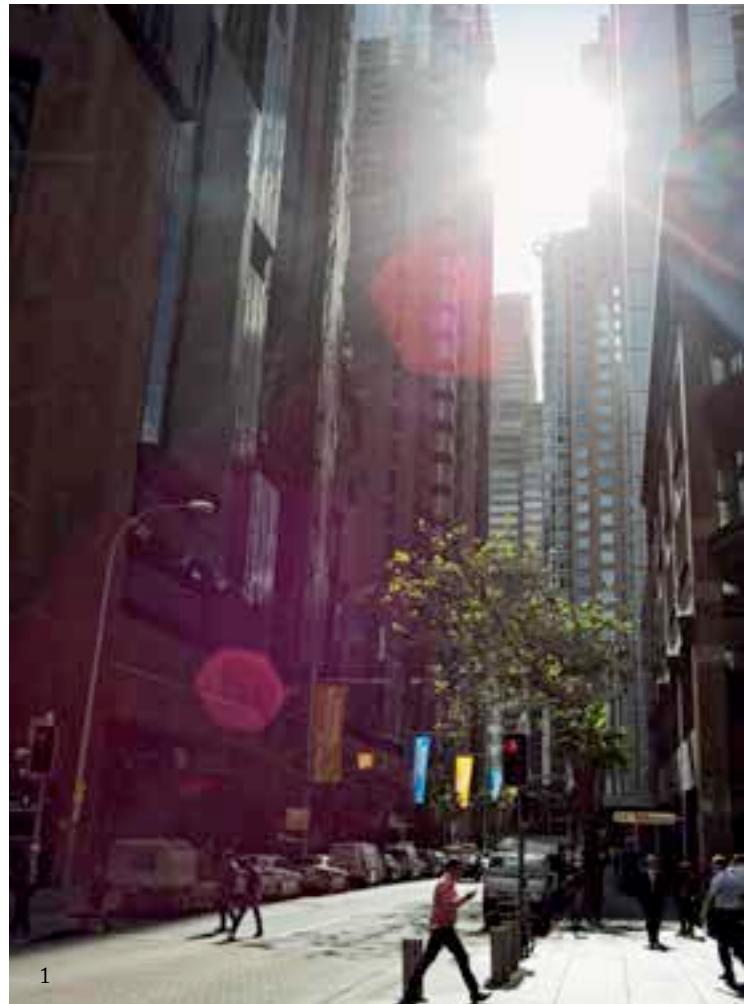
di credito anziché cibo», racconta la giovane australiana. «Una soluzione che faceva risparmiare l'ONU e i governi, ma dava qualcosa da fare a persone costrette a riempire giorni interminabili: potevano fare la spesa e provvedere al proprio sostentamento». Christina Hobbs sapeva di essere un volto insolitamente giovane in un importante posto di comando. Ma i suoi tempi sono sempre stati veloci.

#### Studiava economia, insegnava sci

Seconda di quattro figli, crebbe a Canberra in condizioni modeste. Prima della scuola, recapitava il «Canberra Chronicle» e la sera vendeva fish and chips. Mentre era studentessa di economia e psicologia alla Australian National University, lavorava saltuariamente come insegnante di sci e la mattina alle cinque allenava i politici nel centro sportivo del parlamento. «Non mi ha penalizzato il fatto che niente mi fosse regalato. Oltre ai soldi, i lavori saltuari mi hanno dato sicurezza ed esperienza, ho avuto modo di conoscermi meglio», dice la trentunenne. «Forse, diversamente, non avrei sviluppato un'etica del lavoro così solida. Chi proviene da una famiglia benestante corre il rischio di dare molto per scontato».

In breve tempo rimborsò il suo prestito di studio di 10 000 dollari e all'ONU conobbe anche realtà diverse: «A Roma ho incontrato giovani americani provenienti da Harvard o da altre costose università private che durante gli studi avevano accumulato debiti per 120 000 dollari. Con un simile peso sulle spalle, non mi sarei mai candidata per un anno da volontaria nell'ONU», dice Hobbs, il cui primo anno in Nepal è stato finanziato dal programma governativo australiano «Youth Ambassadors for Development». In seguito l'ONU le ha offerto un lavoro.

Anche prima, nel suo posto di lavoro ben pagato presso l'azienda di consulenza aziendale Deloitte di Sydney, per Hobbs, spesso l'impegno veniva prima dei soldi: da Deloitte aveva ricevuto il riconoscimento «Giovane donna d'affari dell'anno del New South Wales», era a capo di Unifem, un fondo dell'ONU per giovani donne e aveva messo a punto strategie per la campagna «Make poverty history».



1

La passione di Hobbs per l'impegno non retribuito è emblematica: secondo il Better Life Index dell'OCSE gli australiani trascorrono in media sei minuti al giorno in ruoli onorifici, due minuti in più rispetto alla media OCSE. Hobbs ritiene la sua impresa più che mai egualitaria. «Per tradizione non ci piacciono le persone che occupano un posto solo grazie alle raccomandazioni. Naturalmente un buon contatto e una famiglia ricca possono aiutare, ma solo fino a un certo punto e meno che altrove. Per noi l'opportunità di seguire una propria strada è più importante della situazione da cui si è partiti». □



2

**Julica Jungehülsing** vive dal 2001 a Sydney come giornalista freelance. I suoi reportage su Australia, Nuova Zelanda e altri paesi del Pacifico meridionale sono pubblicati, tra l'altro, su «Stern», «GEO Saison» e «Die Zeit».

Moneta: un dollaro australiano corrisponde a circa 0,8 franchi svizzeri.



1 — Modello di successo  
Australia; 22 anni di crescita  
(immagine: il centro di Sydney).

2 — Testimone della storia:  
statua del capitano Arthur  
Phillip (1738–1814),  
scopritore della baia di  
Sydney.

3 — Impegno per un mondo  
migliore: Christina Hobbs è  
stata «Donna d'affari  
dell'anno» e lavora per l'ONU  
a titolo onorifico. In più, è  
attiva per la difesa del clima.

Piccola storia  
della navigazione

# La misurazione del mondo

Il software di navigazione è uno dei cardini della comunicazione moderna. Per gli utenti significa destreggiarsi tra comfort e costante monitoraggio.

Di Steffan Heuer

Chi è curioso di sapere come saranno i sistemi di navigazione di domani dovrebbe dare un'occhiata a un prototipo chiamato «Predictive User Experience» di Mercedes-Benz. Da poco presentato, il sistema osserva conducente e passeggeri e, appena qualcuno si mette al volante, inizia a pensare. L'auto riconosce il giorno della settimana, sa come sono il tempo e la situazione del traffico e dove, con grande probabilità, si è diretti in base all'ora del giorno. Il sistema di navigazione elabora in tempo reale la rotta migliore, perché ha imparato che ad esempio tutti i venerdì pomeriggio alle 17 si va al supermercato, poi al bar preferito e infine a casa.

Ma c'è dell'altro: gli sviluppatori Daimler hanno messo a punto un'app per Google Glass che assume il controllo della navigazione negli ultimi metri. Quando il conducente scende dall'auto, il percorso restante viene caricato sugli occhiali. «Oggi la consapevolezza di dove e come muoversi fa parte dell'esperienza di guida», afferma Johann Jungwirth, a capo del centro di ricerca Daimler in Nord America.

È solo una questione di tempo prima che i sistemi di infotainment siano pronti per la produzione in serie. In parte, la navigazione per l'«Age of Context» è già disponibile. Ad esempio gli smartphone sanno dove abita e lavora il loro possessore e possono segnalare spontaneamente che l'itinerario pianificato durerà più del solito. Le amministrazioni cittadine usano i dati di posizione generati in continuo da navigatori e cellulari per avere un quadro

dei flussi di traffico e gestire di conseguenza la progettazione e gli investimenti.

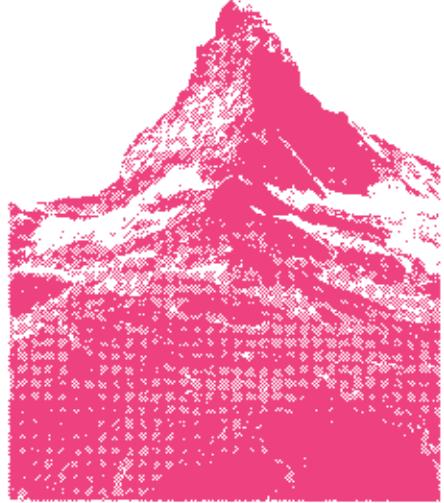
Questa costante geolocalizzazione e le funzionalità che ne derivano, utili per sollevare uomo e macchine dai compiti quotidiani, non erano nemmeno lontanamente immaginabili dagli sviluppatori dei primi sistemi di navigazione. Per il trionfo dei dati di posizione hanno dovuto confluire vari trend, dalla localizzazione satellitare GPS allo smartphone.

## Il navigatore mostra una realtà ampliata

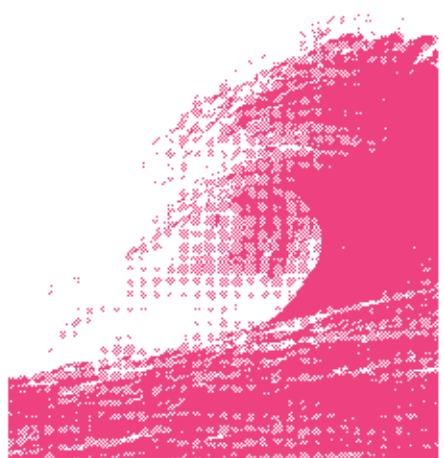
Tornando al presente, il panorama dei software di navigazione risulta quasi irrinunciabile. Grandi aziende come l'olandese TomTom o l'americana Navteq, che dal 2007 appartiene a Nokia, sono state sopraffatte da giganti della tecnologia come Google o Apple oppure si sono ridotte a puri subappaltatori. Le aziende tecnologiche californiane hanno imparato ad arricchire il materiale cartografico con sempre più informazioni, che fanno comparire sul display di autisti o pedoni una realtà ampliata.

La navigazione è divenuta una prassi gratuita, alla quale i clienti prestano attenzione solo quando non funziona. Eppure l'utente paga, lasciando traccia del suo profilo di movimento, che viene analizzato da operatori pubblicitari, autorità per la sicurezza e urbanisti.

Secondo l'ultimo Mobility Report di Ericsson, specializzata nello sviluppo di reti, a fine marzo 2014 si contavano in tutto il mondo circa 6,8 miliardi di di-



**Segnavia** — Gli uomini si sono sempre orientati con l'ausilio di tratti distintivi del paesaggio (monti, fiumi, vegetazione).



**Vento e onde** — Chi conosce le correnti può usarle per orientarsi. Questi metodi sono noti fin dal IV secolo a.C.



**Fari e boe** — Gli ausili luminosi per la navigazione sono diventati di uso comune solo all'inizio del XX secolo grazie all'elettricità e al gas.



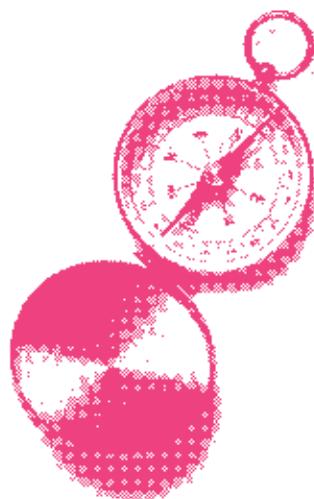
**Astri** — Già gli antichi greci si orientavano con costellazioni come l'Orsa Minore o Orione.



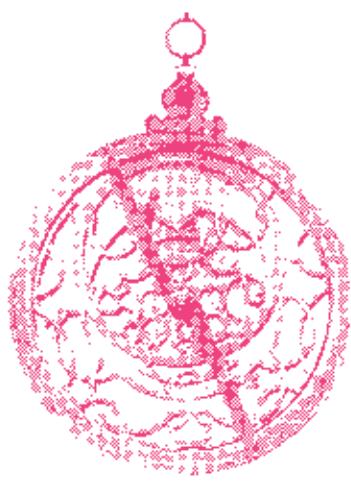
**Carte marittime/terrestri** — Spesso arricchite di illustrazioni fantastiche e imprecise, il loro uso è documentato dal VI sec. a.C.



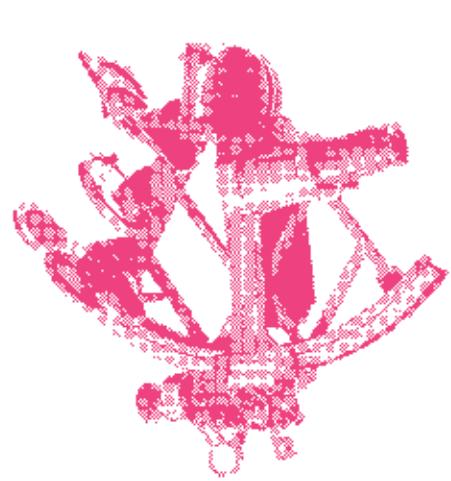
**Scandaglio** — Nel V sec. a.C. una campana metallica impermeabilizzata aiutò fenici e cartaginesi a misurare la profondità dell'acqua.



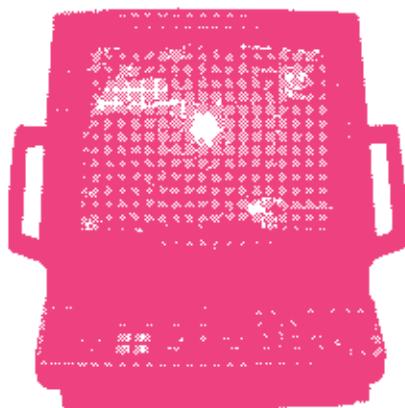
**Bussola** — La navigazione con la forza magnetica fu introdotta in Cina nell'XI sec. e si diffuse in Oriente e Medio Oriente.



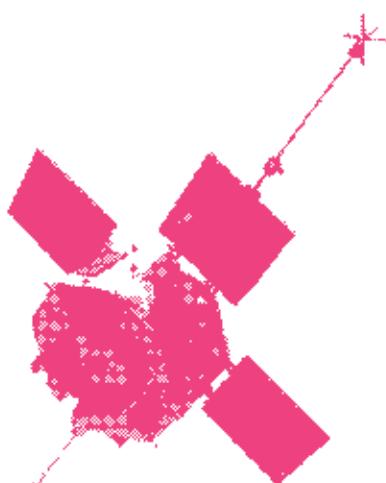
**Astrolabio** — Fu il primo calcolatore astronomico, le cui prime testimonianze risalgono al XIII sec.



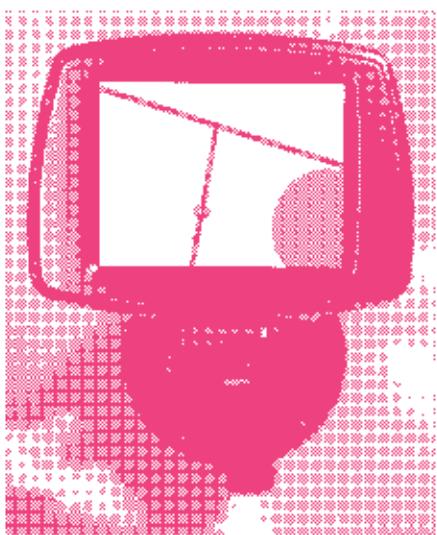
**Sestante** — Con l'invenzione di Isaac Newton, nel 1700, è possibile determinare la longitudine grazie al Greenwich Mean Time.



**Radar nautico** — Il primo apparecchio venne installato nel 1937 su una nave della marina statunitense.



**GPS** — Lo standard per la navigazione sul quale si basano centinaia di milioni di strumenti. In vigore dal 1985, ma suscettibile di guasto.



**Navigazione per auto** — Il prototipo fu presentato a Hannover nel 1985. I modelli commerciali sono prodotti in serie dal 1990.

spositivi mobili, che tramite il chip GPS allineano continuamente la loro posizione con le torri radio delle reti mobili. A partire da questo tassello, nel corso del tempo si delinea un profilo di movimento basato su milioni di utenti, che ad esempio consente a Google di calcolare il flusso di traffico e la velocità di marcia stimata nel suo servizio cartografico.

### Rilevazione di spiagge e sentieri

Oggi la navigazione professionale si basa su due pilastri. Da un lato un team di esperti e veicoli che percorrono e aggiornano costantemente le strade del mondo, perché ogni cantiere e ogni via devono essere rilevati. Secondo Michael Halbherr, CEO di HERE, recente spin-off di Nokia, un servizio di localizzazione intelligente richiede i cosiddetti «quattro sei»: sei anni, 6000 persone, sei miliardi di dollari di capitale iniziale e altri 600 milioni di dollari all'anno per tenere aggiornato il materiale cartografico.

In alcuni paesi, i veicoli di Google sono già diventati la pietra dello scandalo, perché l'attività cartografica utile non è quasi più prescindibile dalla ricognizione fotografica capillare di abitazioni private, compresa la rilevazione delle relative reti WLAN. Ora Google registra addirittura le spiagge e i sentieri di montagna con telecamere montate negli zaini.

Il secondo pilastro dei servizi di cartografia è l'input dei clienti finali. Ad esempio Nokia utilizza i dati di movimento dei suoi utenti per le previsioni sulla viabilità. Nel 2013 Google ha acquisito l'azienda Waze, fondata in Israele, che per la navigazione si appoggia al crowdsourcing. Chi usa l'app di Waze si nutre, come nel gioco «PacMan», di rotte già note o del tutto nuove: in questo modo costruisce mappe aggiornatissime e può caricare in tempo reale informazioni su ostacoli, incidenti o stazioni di rifornimento. Tuttavia funziona solo se in un paese è presente una massa critica di utenti, che assicurino una sufficiente intensità di dati. Fino a metà dello scorso anno, l'app contava circa 50 milioni di utenti in 13 paesi.

Gli urbanisti hanno compreso quanto sia prezioso il costante flusso di dati emessi da centinaia di milioni di utenti. Carlo

Ratti, direttore del SENSEable City Lab del MIT, parla del battito di una città. «Oggi, in un paio di giorni, produciamo tanti dati quanti ne ha generati l'umanità fin dai suoi albori. Raccogliendo, analizzando e condividendo queste informazioni, potremo rendere le città più vivibili», afferma il ricercatore. I cellulari, a suo avviso, sono il principale sensore e mattone di questa comunità. «Il telefono dischiude il nostro mondo. In ultima analisi stiamo costruendo un sistema operativo urbano, perché le città moderne altro non sono che grandi computer all'aria aperta».

Anche Harold Goddijn, CEO di TomTom, la pensa così. «Sappiamo molto della rete stradale, in molti casi ancora più

### «Le città moderne altro non sono che grandi computer all'aria aperta.»

degli enti statali», ha affermato in un'intervista. TomTom, è una delle molte aziende che noleggia a terzi i suoi record di dati anonimizzati. «Così è possibile pianificare meglio, individuare i punti congestionati, stabilire cosa comporterebbe una nuova strada», afferma Goddijn.

### Perquisizione domiciliare virtuale

I principali problemi dei moderni servizi di navigazione sono dovuti anche alla possibilità teorica di controllare i movimenti di qualsiasi utente del traffico. Anche se tutti i fornitori, compresi i grandi gestori di reti mobili, promettono di rendere accessibili i loro dati a terzi solo in forma anonima, è relativamente facile ricordurre i tracciati al singolo individuo.

Lo dimostrano due nuovi studi. L'informatico della Columbia Steven Bellovin ha constatato che è sufficiente una sola settimana di dati di posizione per identificare una persona. Se si uniscono i trasferimenti verso il posto di lavoro alle ricerche di studi medici, commercianti o indirizzi privati effettuate in più giorni, il risultato sarà un inaspettato scorcio di vita privata. Agli occhi dei ricercatori ciò equivale a una illegittima perquisizione virtuale.

Le forze dell'ordine utilizzano già questi dati per identificare i veicoli sospetti al confine orientale dell'UE. Chi, in un determinato tratto, viaggia a una velocità superiore al limite prescritto di 130 km/h incorre automaticamente in un'indagine a reticollo e viene sottoposto a controlli.

Anche senza rilevare luogo di partenza e destinazione, i dati di navigazione sono traditori. Lo hanno constatato i ricercatori della Rutgers University nel New Jersey, analizzando le offerte degli assicuratori che calcolano polizze auto personalizzate con l'ausilio dei sistemi di tracciamento installati nel veicolo. Basta analizzare il punto di partenza di un itinerario con misurazioni della velocità a codifica temporale, per individuare con ogni probabilità la rotta esatta. Questo perché, a una data andatura, i veicoli procedono diritti, curvano a destra o a sinistra. Quindi un'assicurazione potrebbe entrare in possesso di un profilo di movimento inadeguato anche senza accedere ai dati GPS o su rete mobile.

Prima ancora che siano risolte queste questioni inerenti la tutela dei dati e la sfera privata, il software di navigazione si prepara già per nuove sfide. Il grosso mercato di crescita si chiama indoor navigation, quindi la rilevazione precisa al metro e il tracciamento dei pedoni negli edifici. Anche qui si finisce subito nel campo minato della navigazione: chi desidera comodità e un'affascinante assistenza tecnica per orientarsi in un terminal o in un centro commerciale deve mettere in conto che commercianti, gestori di telefonia mobile, aziende di tecnologia seguiranno i loro clienti ad ogni passo. La navigazione diventa sempre più precisa ed efficiente. La domanda resta: fino a che punto siamo davvero disposti a spingerci? □

**Steffan Heuer** è corrispondente dagli Stati Uniti della rivista economica tedesca «brand eins» e autore di libri.

# In cammino dall'Africa

Sette anni a piedi, quasi 34 000 chilometri, attraverso tre continenti – dall'Etiopia alla Terra del Fuoco: un reporter segue le tracce dell'uomo moderno, partito dall'Africa 60 000 anni fa alla conquista del mondo.

Di Paul Salopek



«Sto facendo un viaggio»: l'autore Salopek (col cappello) nel deserto di Afar nel nord-est dell'Etiopia.

Ogni passo è una caduta in avanti. Ogni passo che facciamo è una caduta interrotta, una catastrofe scongiurata. Camminare diventa così un atto di fiducia che compiamo ogni giorno: un miracolo a due tempi, trattenere e lasciare andare. Nei sette anni a venire inciamperò nel mondo.

Sto facendo un viaggio. Sono sulle tracce di un'idea, una storia, forse un'illusione. Sono a caccia di spiriti. A partire dal luogo di nascita dell'umanità nella Great Rift Valley africana, seguo a piedi i sentieri di coloro che circa 60 000 mila anni fa scoprirono il mondo. Questo è stato di gran lunga il nostro viaggio più

grande, perché i primi Homo Sapiens, appena qualche centinaio, che per primi oltrepassarono i confini del continente africano, ci hanno lasciato in eredità alcune caratteristiche che oggi attribuiamo all'uomo moderno: il linguaggio complesso, il pensiero astratto, la capacità di produrre arte, il talento verso il progresso tecnologico, le tante razze che ci sono oggi.

Sappiamo così poco su questi antenati: attraversarono lo stretto di Bab el-Mandab – la «Porta del lamento funebre», che separa l'Africa dall'Arabia – e si diffusero a macchia d'olio fino agli angoli più remoti della Terra in sole 2500 gene-

razioni, un batter d'occhi se confrontato con l'età del nostro pianeta.

Millenni dopo ecomi qui.

## Cinque chilometri all'ora

Con l'aiuto di ritrovamenti di fossili e della geneografia, la scienza che studia il DNA dei popoli alla ricerca di mutazioni che diano indicazioni sugli antichi movimenti migratori, arriverò in Medio Oriente dal Nord Africa. Da lì proseguirò verso est, in direzione dei grandi altipiani asiatici verso la Cina e poi verso la Siberia. In Russia mi imbarcherò su una nave diretta in Alaska per percorrere passo passo la costa occidentale del >

# Out of Eden Walk

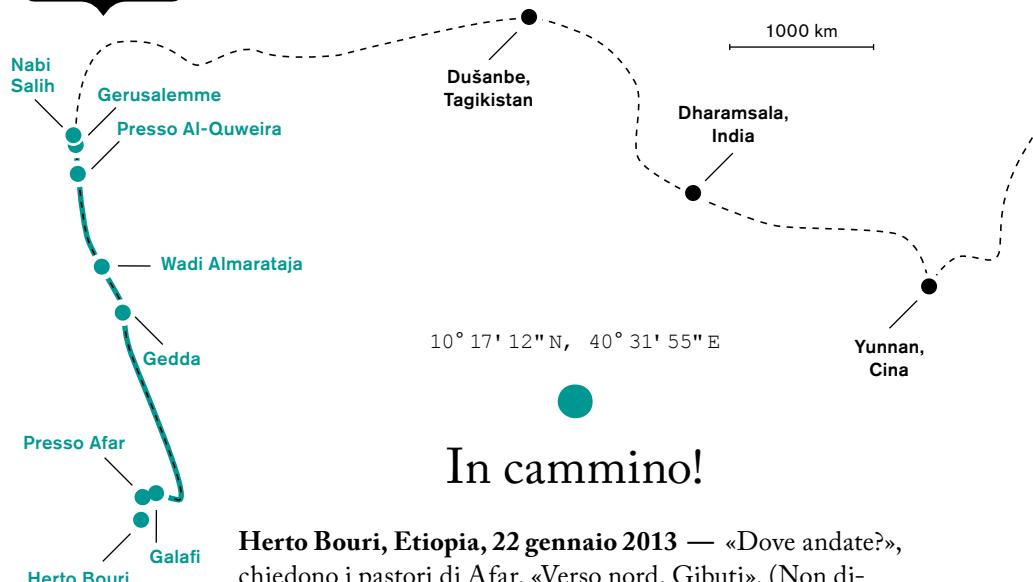
Nuovo Mondo fino alla Terra del Fuoco, l'ultimo orizzonte continentale per la nostra specie. Camminerò per 33 800 chilometri.

Ho deciso di compiere questo «Out of Eden Walk» per conoscere nuovamente il nostro pianeta alla velocità dell'andatura umana di cinque chilometri all'ora. Per rallentare. Per pensare. Per scrivere. Cammino per vedere cosa c'è davanti a me. Cammino per ricordare.

I sentieri scavati attraverso i deserti etiopi sono probabilmente le tracce più antiche dell'uomo sulla Terra. Ancora oggi vengono percorsi: da affamati, poveri, rifugiati climatici, donne e uomini in fuga dalla guerra. Quasi un miliardo di persone al momento sono in movimento sul nostro pianeta.

Stiamo vivendo la più grande migrazione di massa che ci sia mai stata nella storia umana. Nel Gibuti ho visto i migranti africani di notte, sulle spiagge ricoperte di spazzatura, tendere i loro cellulari verso l'alto, alla ricerca di un debole segnale dalla vicina Somalia. Li sentivo mormorare: Oslo, Melbourne, Minnesota. Dopo 600 secoli ancora cerchiamo una guida, una salvezza da coloro che hanno camminato prima di noi.

Confini del pianeta:  
33 800 chilometri alla velocità dell'andatura umana di cinque chilometri all'ora.



In cammino!

**Herto Bouri, Etiopia, 22 gennaio 2013** — «Dove andate?», chiedono i pastori di Afar. «Verso nord. Gibuti». (Non diciamo Terra del Fuoco o Tierra del Fuego. È troppo lontano, non avrebbe senso.) «Siete pazzi? Siete malati?». Mohammed Elema Hessian (immagine) – in forma e dinamico, un maschzone affascinante, mia guida e mio protettore attraverso l'ardente triangolo di Afar – si piega dalle risate. Conduce la nostra piccola carovana: due cammelli magrissimi. L'ho sentito ridere molto spesso. Il mio progetto per lui non è altro che uno scherzo. Camminare per sette anni!



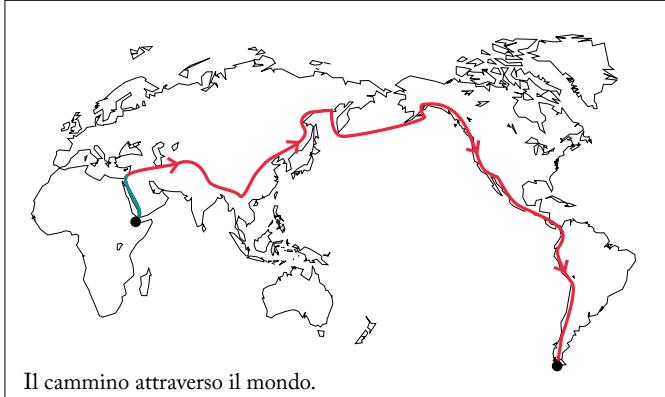
«Dove andate?»: nel triangolo di Afar.

Attraversare tre continenti! Gli piace la pazzia di questa storia, e ben si addice a questo nostro inizio ridicolo.

Il triangolo di Afar nel nord-est dell'Etiopia è quasi un paesaggio lunare per quanto è arido. Le temperature arrivano ai 50 gradi. Le distese di sale sono così luminose da bruciare gli occhi. Oggi però ha piovuto. Io ed Elema non abbiamo tende impermeabili. Contro la pioggia abbiamo una bandiera etiope, nella quale Elema si avvolge quando cominciamo a camminare. Abbiamo trovato e affittato due cammelli. Adesso vaghiamo attraverso una distesa di acacie resa color cioccolato dalle calde gocce di pioggia.

Dopo venti chilometri Elema vuole già tornare indietro.

Ha dimenticato le sue scarpe per escursioni, di marca americana. E la torcia elettrica, il cappello, il cellulare. Allora torna in autostop dal nostro primo accampamento fino al suo villaggio. E siccome voleva guadagnare tempo, per tornare qui ha corso per tutta la via del ritorno. Si lamenta, ridendo, dello sfogo cutaneo nell'interno coscia.



Il cammino attraverso il mondo.

Il percorso porta in direzione dei grandi altopiani asiatici verso la Cina e poi verso la Siberia.

Amur, il fiume tra Russia e Cina

11° 36' 17" N, 41° 13' 35" E

## L'Africa e il fucile AK-47

**Afar, Etiopia, 15 febbraio 2013** — Per molte persone, Africa è stata a lungo sinonimo di AK-47: un continente caotico, armato fino ai denti, precipitato nell'anarchia o tenuto in catene da regimi di polizia. E tutto questo l'ha reso possibile una sola arma: il Kalashnikov.

Che storia ha quest'arma in Africa? L'AK-47, un fucile d'assalto, è una semplice ed efficiente macchina di morte, che a seconda del modello è composta da un paio di dozzine di parti mobili, per un peso di appena cinque chili. È facile da usare anche per i bambini (ecco perché i bambini soldato). Nel mondo ne esistono circa 70 milioni di esemplari, di cui alcuni milioni nel continente africano.

Nel desolato triangolo di Afar in Etiopia, dove gli attacchi alle mandrie di animali sono una tradizione, quest'arma di origine russa è onnipresente. È un brutale simbolo di potere e indipendenza in una terra spietata. Nel mio cammino in queste aree desertiche l'ho visto in mano a responsabili del censimento, impiegati provinciali, pastori di capre non ancora adolescenti e vecchi dagli occhi opachi.

Vicino al villaggio Det Bahari un giovane di 15 o 16 anni si è messo davanti alla nostra carovana e ha puntato il fucile, armato di baionetta, verso di noi. Non voleva farci del male, ma solo metterci in guardia dalla tribù rivale di nomadi Issa. «Gente cattiva», disse, rivolgendo il fucile verso sud, oltre il fiume Auash, dalle acque verdi e dal corso povero, dove, nella mia immaginazione, si trovava un ragazzo Issa, anche lui armato, che parlava in maniera simile dei vicini Afar.

L'Africa sta crescendo, lentamente. Sei delle dieci economie a maggior crescita al mondo sono africane. La gente comincia appena adesso a godere dei vantaggi della rivoluzione digitale e di quella verde. A differenza del vecchissimo cliché che la vuole un continente instabile, oggi l'Africa è più pacifica che mai dalla decolonizzazione. Ma il demone delle armi non la vuole abbandonare.

Perché?

Un nuovo contagio.

Oriente e Occidente hanno riempito di armi l'Africa durante la guerra fredda. A tutt'oggi, paesi come Cina e Ucraina vendono qui le loro riserve. (Pur essendo il maggiore esportatore di armi al mondo, l'America non commercia

in Africa.) E dal momento che l'AK-47 è così indistruttibile, si trova ovunque, infetta e indebolisce l'ordine statale.

In Mozambico sono state raccolte grandi quantità di armi e fuse a costi enormi (alcune sono state trasformate in monumenti da artisti).

In Sierra Leone i caschi blu volevano gettare le armi in mare, ma sono stati fermati dalle proteste degli ambientalisti; le hanno

quindi fatte saltare in aria e i resti sono stati sotterrati.

Alcuni però scavano per recuperarli e riutilizzarli.

L'Africa diventa più forte, ma è sempre possibile una nuova diffusione della peste delle armi.



Semplice macchina di morte: Kalashnikov.

11° 42' 51" N, 41° 50' 37" E

## L'eternità a passo d'uomo

**Galafi, Gibuti, 30 marzo 2013** — Attraversare il mondo a piedi significa imparare a leggere il paesaggio con tutto il corpo, con la pelle, non solo con gli occhi; fiutare il cibo per cammelli nelle sterpaglie spinose, polvere in avvicinamento dall'odore del vento, e certamente la preziosa acqua nei solchi della terra: un ricordo limbico di grande forza. Significa guardare scorrere davanti a sé l'eternità dell'Africa a ritmo dei passi, e arrivare a capire che anche camminando a cinque chilometri all'ora, si sta procedendo troppo velocemente.

21° 28' 9" N, 39° 10' 11" E

## I primi 100 000 passi

**Gedda, Arabia Saudita, 9 luglio 2013** — Sulla cammelliera dall'Africa verso Gedda, la maggiore città portuale di tutta l'Arabia Saudita, mi abbandono a un delirio di contrasti: dal villaggio alla città, dalla povertà alla ricchezza, dal lento al veloce, dalle strisce di terra che si percorrono a piedi a quelle solcate dalle auto.

Gedda è la prima grande città del mio viaggio attraverso il mondo. Sono arrivato in Gibuti col traghetti e ho percorso a piedi e con il minibus il traffico cittadino. A Gedda, città internazionale da tre milioni di abitanti, vago senza meta: più di 90 chilometri di marciapiede, prima di raggiungere le sabbie del deserto. Alcuni quartieri di questa afosa metropoli >

Anchorage,  
Alaska

29° 42' 56" N, 35° 17' 14" E

## Pomodori

in espansione mi ricordano sorprendentemente i luoghi solitari della depressione di Danakil.

Riempì la bottiglia. Guarda in entrambe le direzioni. Proseguì verso nord – nel cuore bollente dell'Hegiaz.

24° 38' 36" N, 37° 35' 26" E

## Caffè arabo

**Wadi Almarataja, Arabia Saudita, 25 ottobre 2013** —

«Ogni lunedì e venerdì sera bevevano caffè, contenuto in un grosso vaso rosso di terracotta. La loro guida glielo versava con un piccolo mestolo e glielo offriva da bere, sempre da sinistra a destra, mentre sussurrava come suo solito una preghiera, quasi sempre «La ilaha illa'llah...». *Ibn Abdul Ghaffar, scrittore arabo del XVI secolo.*

Procedi circa venti chilometri lungo il Wadi con un cammello che ti segue appena dietro, sotto un sole da spaccare le pietre.

Vedi tende bianche davanti a una collina di roccia, vedi donne che corrono verso le tende per nascondersi. Sono i beduini con mogli e famiglie, una natura aspra, che non vuole sapere nulla degli agi delle città. Più in alto, ai confini dei

campi, ululano un paio di lupi, anche loro gli ultimi della loro specie.

Di cosa ti ricorderai?

Non degli spazi enormi. Non del caldo. Non delle cime delle montagne, scolpite come se fossero state blocchi di marmo, montagne come



Caffè sul fuoco dai beduini.

zanne, fari, che un tempo indicavano ai pellegrini la via per la Mecca. No. Ti ricorderai delle piccolissime tazze di porcellana nelle mani degli uomini. Uomini gentili, attenti, dalle mani callose. E ti ricorderai di questo liquido bollente nelle tazze, un decotto scoperto dai mistici arabi settecento anni fa: verde chiaro, un verde irreale come quello degli iceberg. Della morbidezza di questo infuso tra tutta questa durezza. Di come ti solleva dal tappeto. Di come ti rimette le scarpe. Di come ti prende per mano conducendoti verso il deserto e sul cammino.

Dall'Alaska lungo tutta la costa occidentale del Nuovo Mondo fino alla Terra del Fuoco, meta del viaggio.

Columbus,  
New Mexico

**Presso Al-Quweira, Giordania, 9 gennaio 2014** — Abbandoniamo il deserto, la terra sale e scende sotto i nostri passi nei solchi arati delle distese di sabbia, regolari come le coste del velluto. Le colline del Wadi Rum scompaiono in una luce color ferro. Sta tuonando. Col passare dei minuti diventa sempre più freddo. Mentre fa sempre più buio, un sentiero conduce verso le tende, illuminate da una luce giallastra al loro interno, come meduse in un mare senza sole. Leghiamo i nostri muli a delle grosse pietre e ci avviciniamo alla prima tenda.

«As-salamu alaikum», esclama Hamoudi Enwajé' al-Bedul, la mia guida. Il brusio di voci all'interno della tenda si ammutolisce. Un uomo apre la tenda e dopo un breve scambio di frasi in arabo ci fa segno di entrare. Quindici persone siedono su dei materassi di gommapiuma. Una donna, dallo sguardo scontroso con un pullover e un tatuaggio tribale blu sulle guance rugose e sul mento, mette ancora qualche pezzo di legno nel piccolo forno. Ci fa cenno di avvicinarci, sederci, e veniamo circondati da un gruppo di bambini dai capelli arruffati che ci guardano a bocca aperta. Ci versa un tè densissimo. Ci porge un piatto con pomodori freschi, pomodori verdi sott'olio e broccoli arrosto.

«Non abbiamo carne», dice l'uomo. «Il pollo possiamo solo sognarcelo». Tutti scoppiano a ridere. Questi sono coltivatori di pomodori, beduini siriani. Tutti i coltivatori di pomodori provengono dalla stessa provincia siriana, dai villaggi intorno ad Hama. Nel 1982 il sovrano del paese, il padre di Bashar, ha raso al suolo la città a seguito di una sommossa popolare. Hama venne saccheggiata nel 1400 da Tamerlano, nel 1108 dai crociati e nel VII secolo dalle armate musulmane. Tremila anni fa il re assiro Sargon II conquistò la città e fece scorticare vivo il re locale. Proseguiamo il nostro cammino.



Giovane raccoglitrice di pomodori della Siria.

31° 46' 03" N, 35° 13' 39" E

## Gerusalemme

**Checkpoint di Betlemme, Cisgiordania, 20 maggio 2014** — Il muro si vede dalle foto del satellite. È alto otto metri. È fatto di lastre di calcestruzzo, ricoperto di graffiti, segni e

La meta, la Terra del Fuoco, Cile

imprecazioni, poesie, maledizioni, slogan e presagi. Se ci si mette direttamente davanti al muro e si vuole vedere il suo punto più alto bisogna alzare la testa e guardare fino in cielo. Si muove a zig zag lungo tutta la città, e se possibile anche oltre, fino alla fine del mondo.

«Hanno costruito questo muro nel 2003 in un solo giorno», dice Claire Anastas. Vive a Betlemme da quando è nata. «I bambini sono andati a scuola la mattina e quando sono tornati hanno trovato la casa circondata dal muro».

Si parla della famosa «barriera di separazione», che Israele ha costruito come difesa dagli attacchi palestinesi. Nel progetto originale doveva passare direttamente attraverso il salotto di casa di Claire Anastas. Anastas, una negoziante cristiana, protestò. Di conseguenza gli ingegneri costruirono il muro attorno alla sua casa: adesso è circondata su tre lati. Nel suo negozio, al piano terra di casa sua, Anastas vende piccoli presepi intagliati a mano, ognuno con Maria e Giuseppe piegati sopra Gesù bambino. In mezzo alla mangiatoia c'è un muro in miniatura, ma a differenza del muro vero, questo può essere rimosso senza problemi dal souvenir.

La mia guida Bassam Almohor ed io attraversiamo il checkpoint di Betlemme.

«Lei!».

La voce proviene dal citofono. Sono vicino a un metal-detector, nessuno in vista. Mi guardo attorno un po' nervoso.

«Sì, lei!».

«Dov'è?», chiedo. «Non la vedo».

«Dietro di lei!

Dietro la lastra di vetro. Cos'ha nello zaino?».

«Portatile, videocamera, registratore, telefono satellitare».

«Da dove viene?».

«Etiopia».

«No! Di dov'è?».

«Stati Uniti».

«Benvenuto in Israele».

Dall'altro lato ci accolgono due amici, Evan e Christa, uno studente di lingue e una giornalista.

Ci accompagnano a Gerusalemme.

Percorriamo una strada molto affollata. Saliamo su colline ripide, passiamo davanti ad un vecchio kibbutz, che si è trasformato in un resort. Ci facciamo foto lungo la passeggiata, da cui si gode di un magnifico panorama sopra la città vecchia. Cupole. Campanili di chiese. Mura. Una città sulle colline. Le sue pietre chiare hanno i colori delle nuvole di prima mattina. Arde e luccica. Una città che incanta gli uccelli, interi stormi.

Il pomeriggio da solo. Poso il mio zaino in una casa che mi è stata messa a disposizione. Cammino per i suoi spazi bui. Il mio sguardo si posa sui libri, le piante nei vasi, il bollitore elettrico. Mi lavo le mani bruciate dal sole nel vecchio lavabo. Elema Hessian. Mohammad Banouna,

Ali al-Harbi, Awad Omran. Hamoudi Enwaje' al-Bedul. E ora Bassam Almohor. Guide e pellegrini. La Città Santa. Crocevia del mondo. Gerusalemme. Jeruschalajim. Al-Quds. Tutti vengono qui almeno una volta.

32° 01' 0" N, 35° 7' 29" E

## Bang!

**Nabi Salih, Cisgiordania, 7 luglio 2014** — Mentre giriamo l'angolo della strada il primo sparo solleva della polvere proprio davanti Bassam Almohor. Si ferma. «Ci stanno sparando», esclama la mia guida con voce agitata. «Era un proiettile».

Era, per dire la verità, un proiettile di gomma. Più precisamente: una pallina di acciaio, ricoperta di plastica dura. Il concetto «proiettile di gomma» dice: non mortale, sicura, una strana forma di intimidazione sotto forma di una pallina di gomma, un gioco per bambini, una pistola giocattolo. Ma chi viene colpito sa che è ben diverso. I proiettili col cuore di metallo se vengono sparati da molto vicino possono uccidere una persona, come se venisse colpita con violenza inaudita da una mazza da baseball. La provenienza di questo particolare proiettile: la Israel Defense Force, IDF.

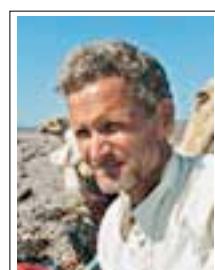
Nabi Salih: una manciata di case di gesso si snoda lungo una collina soleggiata della Cisgiordania. Qui gli scontri tra i palestinesi e l'esercito israeliano sono frequenti. A dire il vero sono facilmente prevedibili. Ogni venerdì, puntuale come un orologio, comincia il solito rituale dopo le preghiere del mezzogiorno.

L'esercito rimane in attesa di una provocazione, un'offesa.

Un lancio. E la danza della violenza comincia. Dal lato palestinese una pioggia di pietre lanciate da ragazzi e giovani, armati di fionde. Dal lato israeliano proiettili di gomma, gas lacrimogeni, granate stordenti e a volte anche acqua fetida sparata ad alta pressione sulla folla dai camion della polizia. □



Il muro a Gerusalemme.



**Paul Salopek** è reporter e vincitore di due premi Pulitzer e di altri numerosi e rinomati premi giornalistici. È nato nel 1962 in California ed è cresciuto in Messico. Ha lavorato come corrispondente estero per il Chicago Tribune e il National Geographic in Africa, in Medio Oriente, Asia centrale e America latina. Da gennaio 2013 il biologo

è impegnato in un viaggio sulle tracce dell'uomo moderno e lo racconta sul sito [outfedenwalk.nationalgeographic.com](http://outfedenwalk.nationalgeographic.com).

Il suo primo libro sul viaggio, «A Walk Through Time», verrà pubblicato nel 2016. Partner del progetto sono tra gli altri il National Geographic, la Knight Foundation, il Pulitzer Center, la Nieman Foundation (Harvard). Il fotografo John Stanmeyer, che accompagna Salopek, ha vinto il premio Robert Capa ed è stato insignito del titolo di Photographer of the Year.

# Più efficiente, rapido, economico

Negli ultimi cento anni la mobilità globale è drasticamente aumentata, mettendo le ali alla crescita economica. Ad esempio una conversazione di tre minuti negli Stati Uniti una volta costava 1200 franchi (1931), oggi solo 40 centesimi. I 15 grafici mostrano a che velocità si muove il mondo.

Di Ole Häntzschel (infografica)  
e Simon Brunner (contenuto)

## A destinazione a minor prezzo: spese di spedizione

La spedizione delle merci diventa sempre più conveniente: l'indice qui è il fatturato realizzato dalle compagnie aeree per tonnellata trasportata e chilometro (indice = 100 nel 2000).

1849 — 1 mese o più  
Battello a vapore e trasporto attraverso l'Istmo di Panama



## A destinazione in meno tempo

Oltre 150 anni fa, a San Francisco, bisognava aspettare più di un mese per ricevere un pacchetto da New York, che deviava sempre su Panama; oggi una spedizione celere viaggia in aereo e quindi in un paio d'ore dalla costa orientale a quella occidentale.

The United States Postal Service

1858 — da 30 a 35 giorni  
Ferrovia e diligenza postale

1860 — da 13 a 14 giorni  
Ferrovia e Pony Express (servizio di recapito con staffetta a cavallo)

1869 — 7 giorni, 2 ore  
Ferrovia transcontinentale

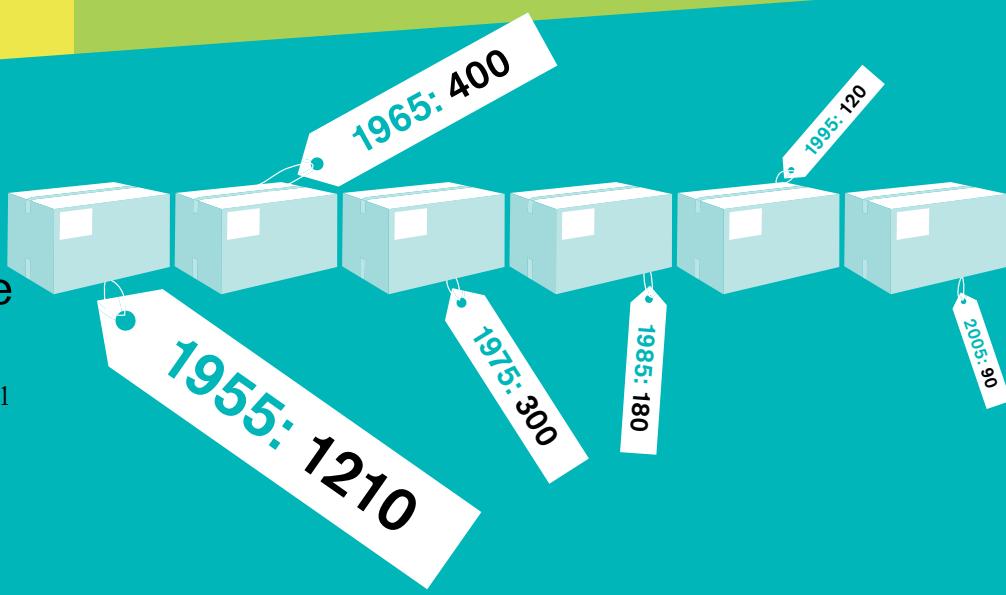
1900 — 4 giorni, 10 ore  
Ferrovia transcontinentale

1906 — 3 giorni, 18 ore  
Ferrovia transcontinentale diretta

1921 — 3 giorni, 11 ore  
Aereo e ferrovia

1924 — 1 giorno, 10 ore, 20 minuti  
Posta aerea transcontinentale

2006 — da 6 a 7 ore  
Aereo



International Air Transport Association, World Air Transport Statistics



## A destinazione a minor prezzo: passeggeri

A metà del secolo scorso le spese aeree sono letteralmente implose: nel 1990 il volo andata e ritorno Zurigo-New York era cinque volte più economico rispetto al 1950 (prezzi reali).

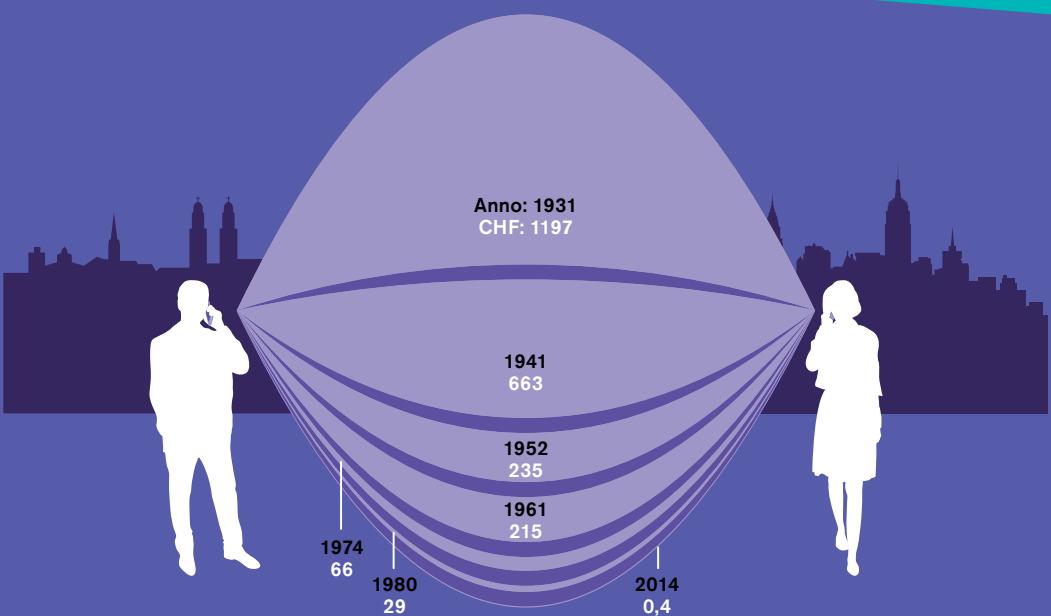
Swissair – «Das 1950er Syndrom: Der Weg in die Konsumgesellschaft» di Chr. Pfister (edito da



## Telefonare è alla portata di tutti

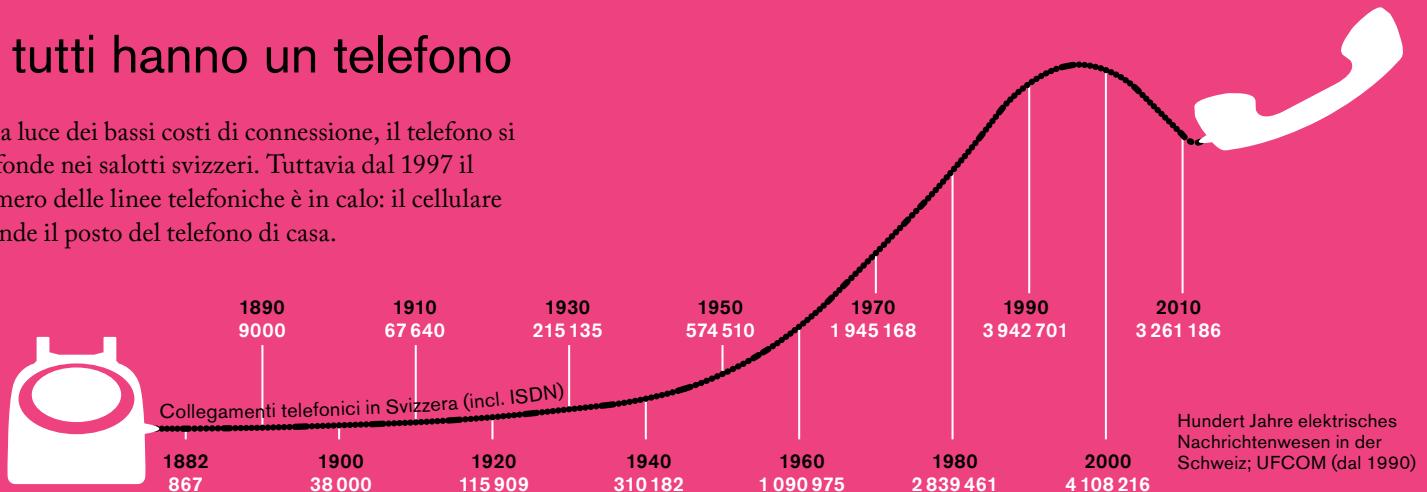
Se negli anni Ottanta una conversazione a distanza era ancora un lusso, oggi non fa quasi alcuna differenza se si parla con qualcuno a New York o a Locarno. Qui trovate i prezzi reali per una conversazione di tre minuti dalla Svizzera agli Stati Uniti.

Archivio PTT; Swisscom; Hundert Jahre elektrisches Nachrichtenwesen in der Schweiz 1852–1952, dir. gen. PTT (edito da); depurato dall'inflazione con calcolatore del rincaro IPC



## E tutti hanno un telefono

Alla luce dei bassi costi di connessione, il telefono si diffonde nei salotti svizzeri. Tuttavia dal 1997 il numero delle linee telefoniche è in calo: il cellulare prende il posto del telefono di casa.



## Cosa guidiamo

Con nessun altro mezzo di trasporto percorriamo tanti chilometri come con l'auto – ad oggi quali auto hanno fatto registrare più vendite in tutto il mondo? E quali sono le auto più vendute in Svizzera?

A livello globale: Toyota, 247wallst.com / Svizzera: ASTRA/MOFIS/auto-schweiz

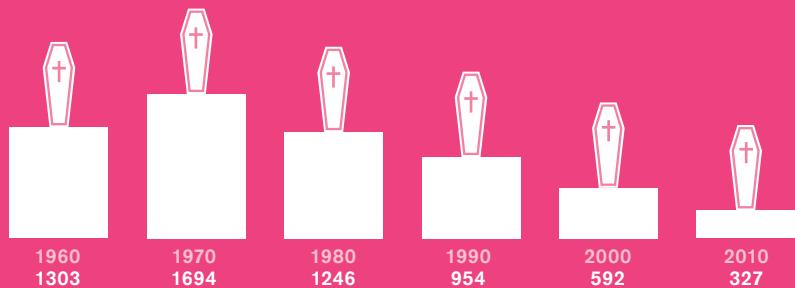
Le auto più amate di tutti i tempi in tutto il mondo



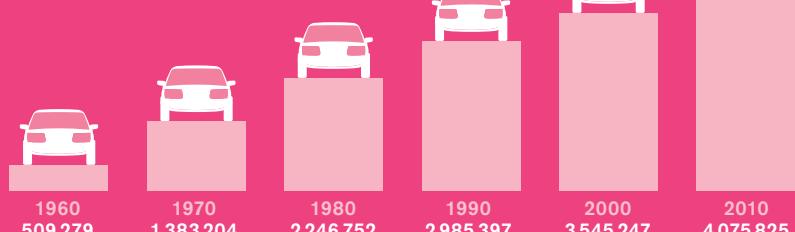
Le auto più amate in Svizzera, 2014 (gennaio–maggio)



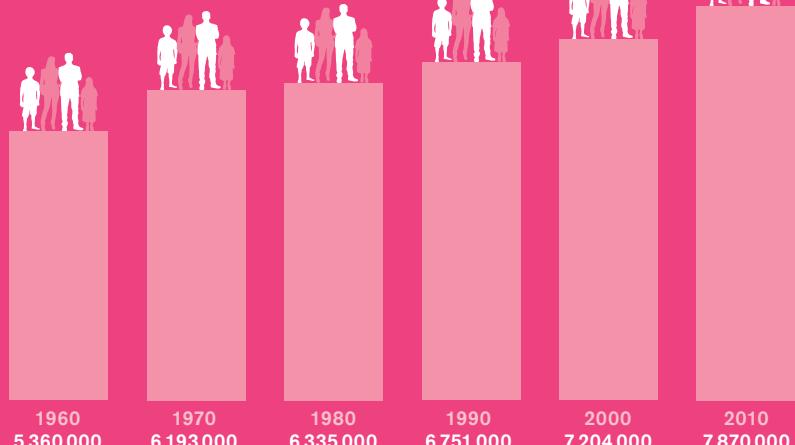
Vittime della strada in Svizzera



Automobili



Abitanti



## Più auto, meno vittime

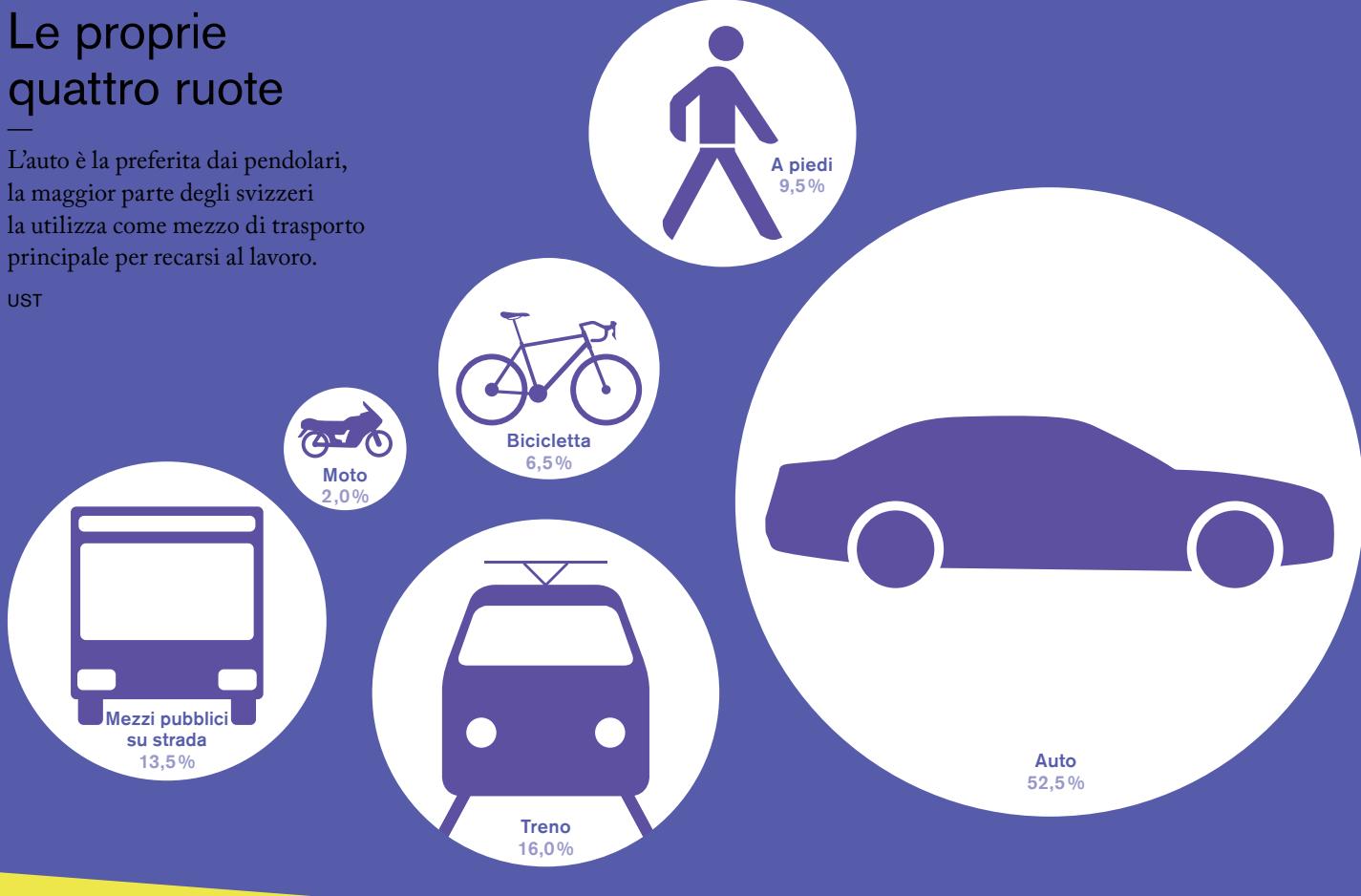
Gli incidenti mortali nel trasporto su strada sono drasticamente diminuiti, anche se in Svizzera ci sono sempre più auto e la popolazione è in costante aumento.

UST

## Le proprie quattro ruote

L'auto è la preferita dai pendolari, la maggior parte degli svizzeri la utilizza come mezzo di trasporto principale per recarsi al lavoro.

UST



## Dove è meglio non muoversi in auto

La popolazione cresce e diventa più mobile: è innegabile che le strade siano più intasate. Dove al mattino il paese si ferma anziché muoversi (le 20 aree più congestionate in una mattina lavorativa, Zurigo = 100%)

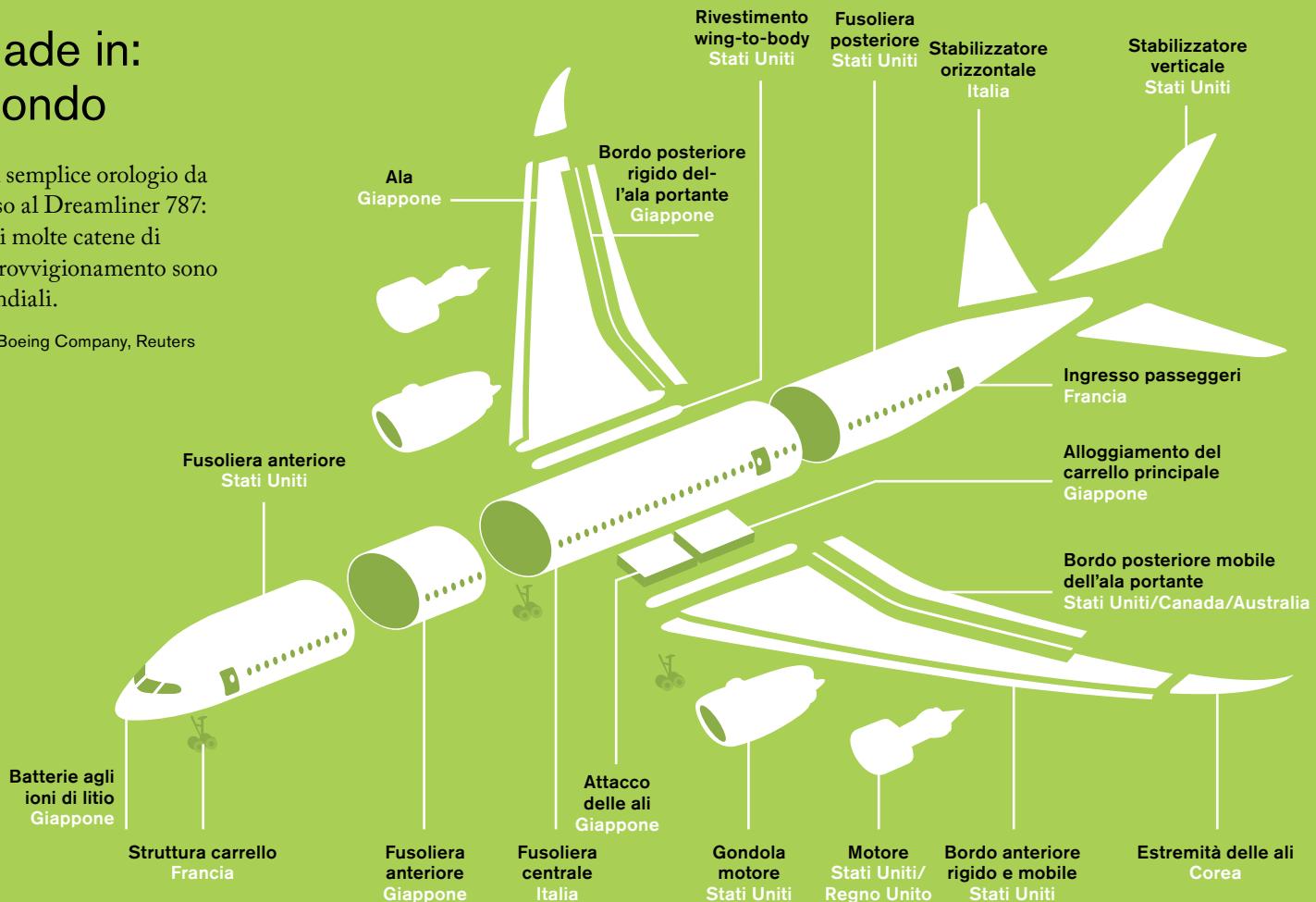
Credit Suisse



## Made in: mondo

Dal semplice orologio da polso al Dreamliner 787: oggi molte catene di approvvigionamento sono mondiali.

The Boeing Company, Reuters



## Chi fa cosa dove

Anche le catene di creazione del valore diventano più internazionali, seguono i costi dei luoghi di produzione. I granchi vengono pescati nel Mare del Nord, sgusciati in Marocco, confezionati in Olanda e venduti in Germania.

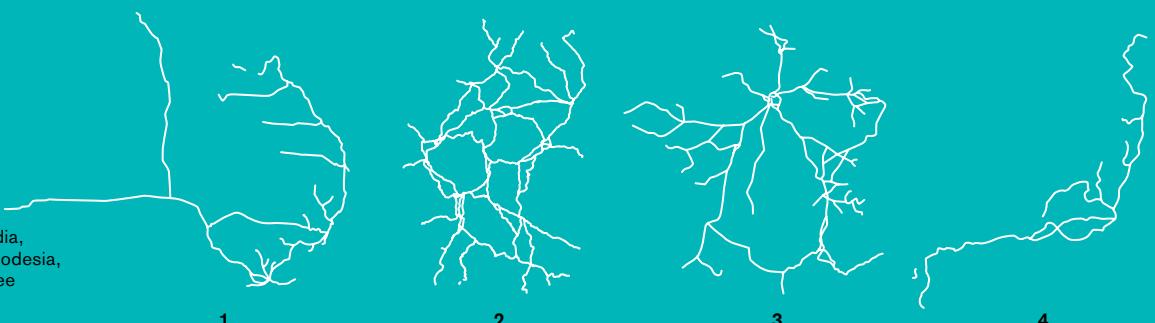
ZDF, Bild



## Quiz

Quale rete ferroviaria appartiene a quale paese?

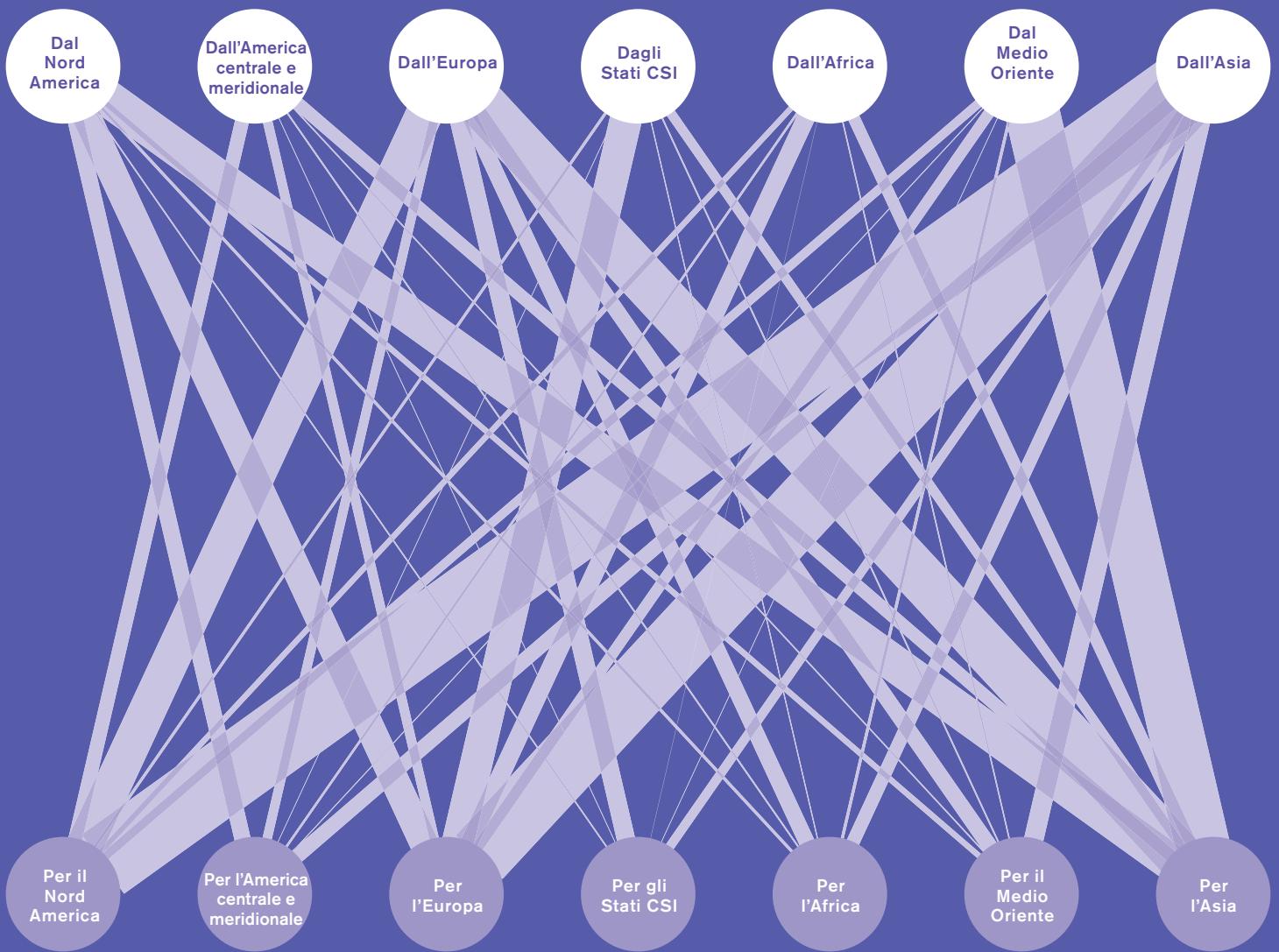
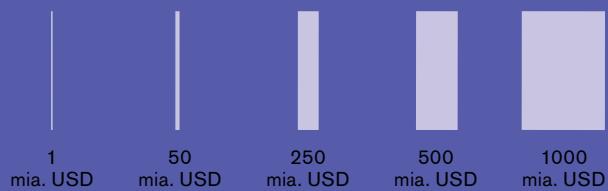
FFS, DB, russianrail.com, Wikipedia, Ufficio federale di cartografia e geodesia, seat61 (per ciascuno le grandi linee ferroviarie)



## Dentro e fuori

Gli scambi globali di merci sono più che mai intensi. L'Asia, l'Europa e gli Stati Uniti sono le principali zone di importazione ed esportazione al mondo, l'Africa e l'America latina giocano (ancora) un ruolo subordinato.

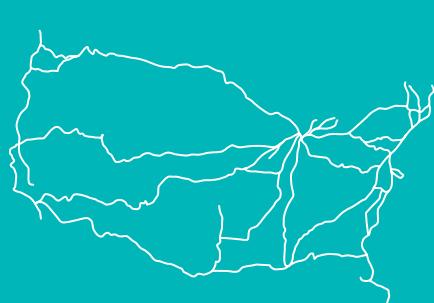
World Trade Organization, International Trade Statistics 2013



5



6



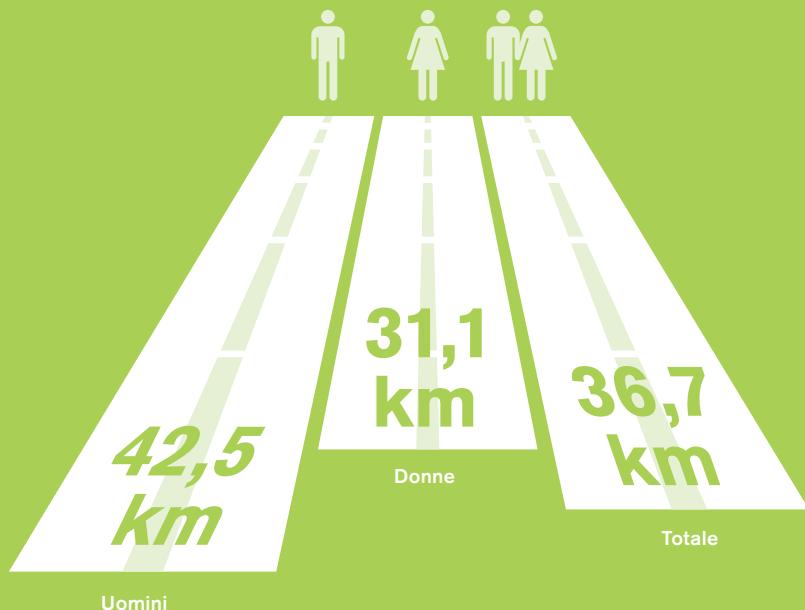
7

1. Australia, 2. Germania, 3. Francia, 4. Giappone, 5. Svizzera, 6. Russia, 7. Stati Uniti

# Quanto viaggiamo

In media gli svizzeri percorrono oltre 35 chilometri al giorno: gli uomini sono più mobili delle donne (solo tragitti domestici). Annualmente una persona residente in Svizzera percorre in totale 20 500 chilometri, poco più della distanza tra Svizzera e Nuova Zelanda (tragitti domestici e all'estero).

UST



## Perché viaggiamo

Ci spostiamo più per le attività del tempo libero che per lavoro (solo tragitti domestici – quota delle finalità del traffico sulla distanza giornaliera).

UST



Tragitti di servizio e accompagnamento 4,8%



Tempo libero 40,2%



Occupazione e reddito schiudono la strada per sfuggire alla povertà e offrono reali prospettive future.

Da oltre cinquant'anni Swisscontact crea le condizioni adeguate per avviare attività imprenditoriali in regioni strutturalmente deboli.

Grazie alla collaborazione della Credit Suisse e favorendo un'economia privata concorrenziale, che rispetta i principi sociali ed ambientali, Swisscontact permette a milioni di persone svantaggiate di sfuggire alla povertà.

Swisscontact lavora in 27 paesi e gestisce più di 100 progetti nell'ambito della formazione professionale, del sostegno alle PMI, dei servizi finanziari e dell'impiego efficiente delle risorse, per favorire la stabilità economica nei paesi in via di sviluppo.

Una buona azione, tutti insieme.  
Sostenete le persone con spirto imprenditoriale.

**Swisscontact**  
Swiss Foundation  
for Technical Cooperation

[www.swisscontact.org](http://www.swisscontact.org)

# C'è il mondo da salvare

Ha rivoluzionato i pagamenti via Internet con PayPal e i trasporti con le automobili a batteria Tesla. Adesso vuole portare l'uomo su Marte. Chi è Elon Musk?

Di Alix Sharkey

Nel suo cameo di dieci secondi nel film di Hollywood «Iron Man 2» dice: «Ho un progetto per un elicottero a propulsione elettrica». Tony Stark, questo il nome del protagonista del film Iron Man in borghese, risponde: «Ah sì? Facciamolo».

Secondo il regista e sceneggiatore Jon Favreau, il personaggio dell'imprenditore, costruttore dilettante e playboy Tony Stark (interpretato da Robert Downey Jr.) assomiglia un po' a Elon Musk. Il vero miliardario imprenditore esclude questo accostamento («Ho cinque figli e passo i fine settimana a Disneyland»), ma l'idea dell'elicottero a propulsione elettrica non è una fantasia da film hollywoodiano. Alla domanda: cosa le piacerebbe fare, se non fosse già CEO di due aziende multimiliardarie, Tesla Motors e SpaceX, il quarantaduenne risponde: «Un aereo a decollo verticale a propulsione elettrica, il mezzo di trasporto del futuro: più veloce, silenzioso e rispettoso dell'ambiente degli aerei moderni, potrebbe atterrare in mezzo alla città, quindi non ci sarebbe bisogno di raggiungere un aeroporto».

Un altro sogno di Musk è «Hyperloop», un sistema di trasporto ad elettricità tra Los Angeles e San Francisco a 1200 km/h, che si potrebbe realizzare con un decimo del budget di 60 miliardi di dollari previsto per il treno ad alta velocità, da anni in fase progettuale in California. Ma la sua meta più ambiziosa è quella di mandare l'uomo su Marte, addirittura prima del 2035.

È questa fantasia visionaria e folle (oltre alla sua audacia, all'aver investito i suoi soldi, e al suo spirito imprenditoriale) che rendono Elon Musk così carismatico. Musk negli ultimi dieci anni ha dato





nuovo impulso ai viaggi nello spazio e con Tesla Motors ha dato il via all'era delle auto elettriche.

#### Eleganza con elettricità

L'auto che si ricarica con la presa elettrica era da tempo il sogno degli ecologisti. Ora sta per diventare un oggetto di tutti i giorni. Tesla è pioniere in questo settore, e produce auto che sono anche più ecologiche, eleganti, efficienti e belle di quelle a benzina, e spesso anche più veloci.

La rivista «Consumer Reports» ha scritto che la Model S di Tesla è «l'auto migliore mai testata» dandole una valutazione di 99 per cento. «Grazie alla sua potente accelerazione, la manovrabilità, la versatilità dello spazio interno e l'esperienza di guida ecologica e silenziosissima, la Model S di Tesla guarda a un futuro in cui macchine e computer si combinano in perfetta armonia». Il giornale «Automobile» ha eletto la Model S di Tesla come auto dell'anno in qualità della sua «innovazione rivoluzionaria».

Alcune recensioni meno entusiaste criticano tra le altre cose l'eccessivo peso dell'auto dovuto al fatto che trasporta una batteria da 500 chili con un tempo di rica-

rica che arriva fino a 36 ore. E nemmeno la notizia che le auto Tesla avrebbero preso fuoco in seguito a un incidente è bastata a raffreddare gli entusiasmi per questa berlina elettrica.

Da quando è stata lanciata sul mercato qualche anno fa ne sono state vendute 31 500 unità. Con una quota del 24 per cento, dopo la Nissan Leaf la Model S di Tesla è il secondo modello più venduto sul mercato ancora giovane delle auto elettriche in Europa. Nel 2014, tra gennaio e maggio sono stati venduti in Svizzera 191 esemplari, più del doppio delle Porsche Panamera S (86) o delle Audi A7 (84). Mica male per un'automobile di lusso che costa dai 72 000 ai 120 000 franchi. Tesla ha anche presentato il prototipo del nuovo modello, la Tesla X, un SUV a 7 posti con apertura ad ali di gabbiano.

Ma la novità del prossimo anno è già stata comunicata, ed è l'introduzione del modello Tesla di terza generazione, un veicolo di classe compatta che costerebbe sui 23 000 franchi. Qualora Tesla riuscisse a conquistare anche questa fetta di mercato, il settore automobilistico sa-

rebbe messo davvero sottosopra, e la propulsione elettrica potrebbe conoscere un'ampia diffusione.

Già oggi Tesla sta dotando le autostrade europee e americane di una rete di «supercaricatori», per permettere di percorrere maggiori distanze: stazioni di carica in cui le batterie possono essere ricaricate più velocemente rispetto alle prese del garage di casa. Al momento Tesla gestisce novantaquattro supercaricatori in America e venti in Europa. La stazione di servizio svizzera si trova a Lully FR.

#### Bene comune o interessi privati?

Tesla fornisce oggi ai suoi investitori Toyota e Daimler tecnologia per la propulsione elettrica, ma vorrebbe che le stazioni a carica veloce venissero condivise anche con i produttori di auto elettriche concorrenti, a condizione che partecipino all'ampliamento della rete. Da poco Musk ha comunicato che Tesla rinuncerebbe ai diritti di brevetto per permettere l'entrata di un maggior numero di auto elettriche sul mercato: «Con quasi cento milioni di nuovi veicoli all'anno e due miliardi già esistenti, sono le auto a benzina il nostro vero concorrente... Tesla non potrà costruire abbastanza in fretta un numero di veicoli elettrici sufficienti a risolvere il problema delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Perciò crediamo che con la liberalizzazione dei nostri diritti di brevetto la posizione di Tesla sarebbe fortificata e non indebolita».

**«Con la liberalizzazione dei nostri diritti di brevetto la posizione di Tesla sarebbe fortificata.»**

I critici però suppongono che dietro questo annuncio pubblicizzato in tutto il mondo si nascondano scelte animate non tanto dal bene per la comunità, ma da meri interessi commerciali. Tesla ha necessità di denaro per la ricerca e lo sviluppo ed è quindi alla ricerca di partner con cui collaborare. >

Nello scenario particolarmente ottimistico in stile Musk di 500000 auto vendute ogni anno fino al 2020, presto il fabbisogno di batterie agli ioni di litio supererà la capacità del fornitore Panasonic. A febbraio Musk ha comunicato di voler costruire una nuova fabbrica di batterie da 6500 posti di lavoro e del costo di cinque miliardi di dollari, presupponendo che nel prossimo decennio dovranno sorgere altre 200 fabbriche di questo tipo.

Le batterie agli ioni di litio sono una componente importante delle tecnologie solari e in qualità di amministratore di SolarCity, il maggior produttore di impianti fotovoltaici in America, Musk ottimizza le sinergie fra i suoi settori di interesse. «Dobbiamo arrivare al 100 per cento di energia rinnovabile», dice Musk. «Potremmo rifornire di energia tutti gli Stati Uniti con un impianto solare grande quanto una piccola parte dell'Arizona».

#### Prossima fermata: Marte

La sua determinazione a far la storia però, è maggiormente visibile nel progetto SpaceX, l'azienda di viaggi spaziali che Musk fondò nel 2002. SpaceX ha già inviato tre volte una capsula di rifornimento alla Stazione Spaziale Internazionale, ha lanciato nello spazio tre satelliti per le telecomunicazioni ed entro la fine del 2016 ha in programma altri sedici lanci.

Infine vuole raggiungere la meta più ambiziosa in assoluto: portare persone su Marte e fondare una colonia. Tra dieci – dodici anni, dice Musk, dovrebbe essere possibile. Crede perfino che potrebbe significare l'inizio di nuove forme di vita. «Penso che potremmo sviluppare nuovi organismi adatti alla vita su Marte modificati sinteticamente». Musk vede in questa idea la possibilità di rendere la vita dell'uomo multi-planetaria, nonché un'opportunità di salvezza in caso qualche catastrofe colpisce la Terra.

L'ambizione di ampliare sempre più i confini del possibile lo ha reso ricco. Secondo Forbes il suo patrimonio nell'ultimo anno è triplicato raggiungendo 2,7 miliardi di dollari. Nello stesso periodo di

tempo le azioni Tesla sono cresciute del 625 per cento, quelle di SolarCity del 340 per cento. Il valore di SpaceX viene stimato ad oltre quattro miliardi di dollari.

#### Quanto è verde l'auto elettrica?

Ma tutte le idee molto pubblicizzate non ricevono solo critiche positive. Gli esperti sostengono che il suo «Hyperloop» sia ben lontano dall'essere un progetto infrastrutturale completo. Sono necessari anni di sviluppo e di test, e i costi preventivati sono di gran lunga troppo ottimistici.

La NADA, associazione americana dei concessionari auto, che vuole eliminare il modello di vendita diretta al consumatore praticato da Tesla, ha già citato la società in giudizio. Secondo la NADA, se Tesla fosse costretta a commercializzare i suoi prodotti tramite i concessionari, il consumatore ne trarrebbe vantaggio. Musk risponde che la vendita diretta è più economica per il consumatore.

La critica più aspra è arrivata però in seguito a uno studio dell'autorità ambientale statunitense e del Ministero dell'energia, secondo il quale le batterie agli ioni di litio utilizzate da Tesla si smaltirebbero difficilmente, la loro produzione

influirebbe pesantemente sul riscaldamento globale e sarebbe dannosa per ambiente e salute.

Il cobalto impiegato per le batterie è un metallo tossico, e il litio viene estratto dalla salamoia, portando così a un inquinamento delle acque e dei suoli, nonché al rilascio di agenti chimici dannosi nell'atmosfera. Non vi è dubbio che le batterie agli ioni di litio siano il tallone d'Achille della competitività di Musk, e fin quando non si trova una soluzione a questo problema, Tesla non è affatto così ecologica come Musk vorrebbe far credere.

#### Supereroi per il pianeta

Nonostante ciò Musk va avanti con una sicurezza apparentemente inscalfibile, non si lascia impressionare da questi ostacoli. Con il suo aspetto giovanile, la mandibola un po' sporgente, e il suo tono di voce basso e a volte esitante, non dà l'idea del magnate industriale. Indossa semplici polo e ha mani delicate che sembrano di un professore di matematica. Ma dietro la sua presunta timidezza si nasconde un ego impressionante. Quelli che lo conoscono dicono che non sopporti la ristrettezza di vedute. Sa essere duro e diretto, e pretende che i suoi collaboratori ci mettano la stessa passione che ci mette lui. E naturalmente le sue idee di successo non si misurano solo dal punto di vista finanziario ma an-





che perché gli è riuscita l'impresa di creare il mondo che si immaginava e introdurre un nuovo modo di vivere.

Elon Musk nacque nel 1971 a Pretoria (Sudafrica). Suo padre Errol era ingegnere e imprenditore, sua madre Maye era canadese, ex modella, e lavorava come consulente nel campo della nutrizione. Elon era un solitario, appassionato di supereroi dei fumetti e di scienza, che faceva esperimenti con gli esplosivi e costruiva piccoli razzi. «Posso dire, per fortuna, di avere ancora tutte le dita delle mani», disse una volta. Quando aveva dodici anni creò un videogioco per PC di nome Blaster che vendette per cinquecento dollari. A sedici anni decise di aprire una sua sala videogiochi, ma non ottenne la licenza dall'amministrazione comunale.

A diciassette anni si trasferì in Canada (grazie a sua madre è anche cittadino canadese), si stabilì da alcuni parenti e si iscrisse all'università a Kingston, in Ontario. A ventuno anni andò a studiare all'università della Pennsylvania. Il suo dottorato in fisica applicata a Stanford durò

esattamente due giorni: influenzato dal boom delle dot-com decise di mettersi in proprio e fondò, insieme al fratello minore Kimbal, il servizio di informazioni online Zip2, che vendette quattro anni più tardi alla Compaq per più di 300 milioni di dollari. Investì i ricavi in X.com, una compagnia che si occupava di sviluppare un modello di pagamento online. Nel 2000

**«Posso dire, per fortuna,  
di avere ancora  
tutte le dita delle mani.»**

fuse X.com e Confinity, società che aveva un sistema di pagamento simile a PayPal. Nel 2002 PayPal fu venduta a Ebay per 1,5 miliardi di dollari. Musk possedeva l'11,7 per cento della società. All'epoca aveva 31 anni.

Nello stesso anno fondò la SpaceX con Tom Mueller e nel 2004 divenne il principale investitore della start-up cali-

forniana Tesla Motors. Successo dopo successo, per la prima volta nel 2008 si trovò davanti al rischio di insolvenza: i primi tre lanci di razzi della SpaceX non andarono a buon fine. «Siamo stati stupidi a lanciare razzi nello spazio», disse Musk. Per fortuna la NASA decise di finanziare il quarto lancio, che riuscì.

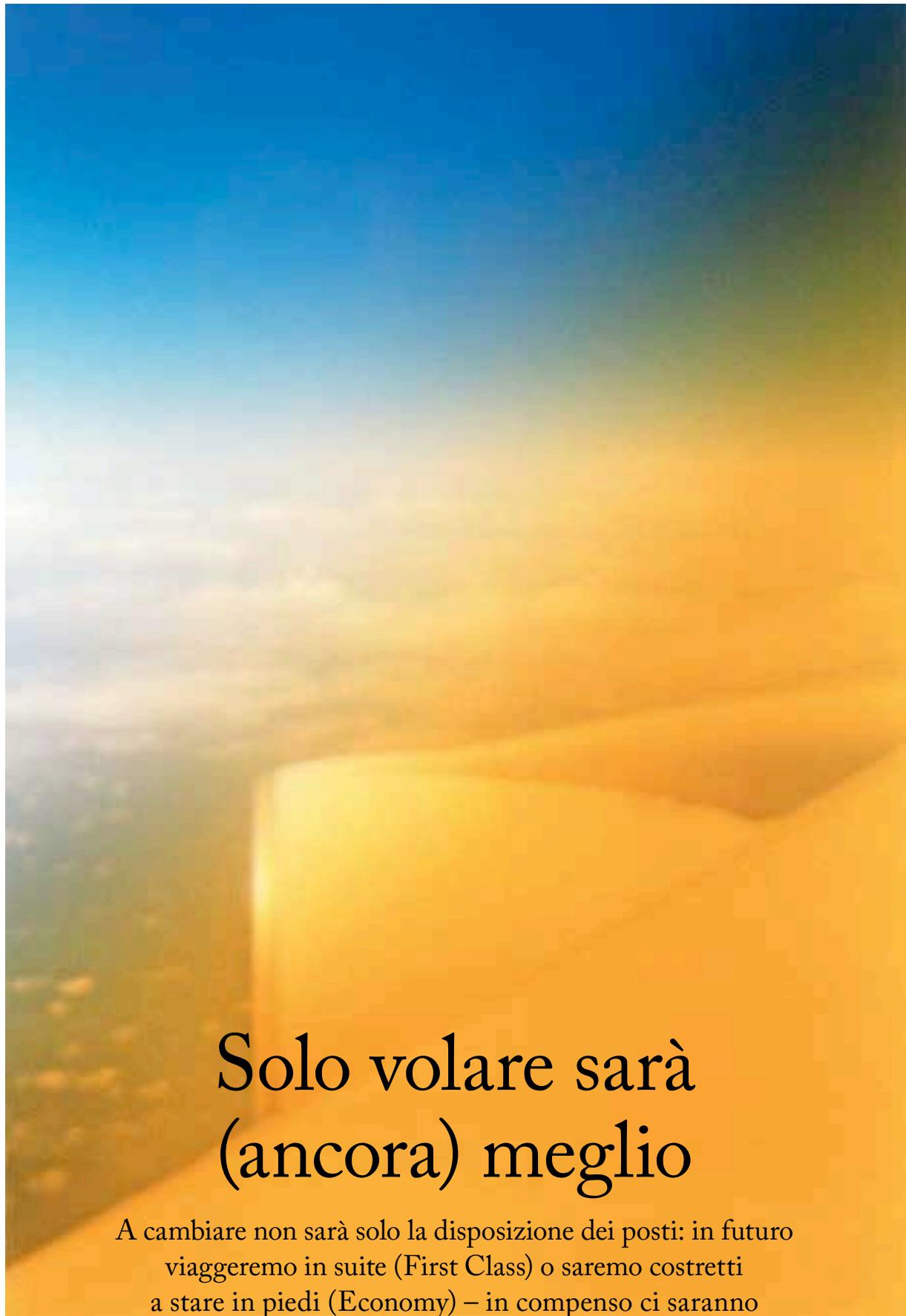
#### Tesla vicina alla bancarotta

Con l'economia mondiale in una situazione di crisi, la Tesla Motors riuscì per poco ad evitare la bancarotta. Musk, che aveva investito tutto il suo patrimonio nella società, licenziò il fondatore e presidente del consiglio direttivo Martin Eberhard, nominò un CEO temporaneo, e nel 2009 assunse lui stesso questa posizione.

La crisi e il suo stacanovismo portarono alla fine del suo matrimonio con la scrittrice Justine Wilson, con la quale oggi condivide la custodia di cinque figli (il primo figlio morì dieci settimane dopo la nascita per la sindrome di morte improvvisa infantile). Nel 2012 Musk comunicò la fine anche del suo secondo matrimonio con l'attrice inglese Talulah Riley. All'inizio di quest'anno i due sono tornati insieme e al momento vivono con i figli in una tenuta magnifica a Bel Air, che si dice sia costata 17 milioni di dollari.

Musk trascorre la maggior parte del suo tempo, a parte le gite a Disneyland, nella centrale di Tesla a Palo Alto e nella sede della SpaceX a Hawthorne, vicino all'aeroporto di Los Angeles. Visita una volta al mese la sede della SolarCity, ma Tesla Motors e SpaceX sono i due luoghi dove vede il suo futuro, e dice: «Nel mondo reale gli ingegneri sono coloro che più si avvicinano ai maghi». □

**Alix Sharkey** scrive per numerosi quotidiani e riviste; vive in California.



# Solo volare sarà (ancora) meglio

A cambiare non sarà solo la disposizione dei posti: in futuro viaggeremo in suite (First Class) o saremo costretti a stare in piedi (Economy) – in compenso ci saranno meno strilli di bambini e un intrattenimento migliore. Una panoramica delle innovazioni a bordo.

Di Adam Gavine

**V**iaggiare in prima classe – un tempo significava un posto di lusso nella parte anteriore dell'aereo, champagne a volontà e qualche altro vantaggio. Era un'esperienza favolosa. Negli ultimi anni quest'esperienza è stata costantemente migliorata. Quando compagnie come Asiana, Emirates e Air France introdussero le «suite» private, nelle quali ci si poteva isolare dal mondo esterno con porte o tende, l'esperienza della prima classe sembrò perfetta.

Eppure, con la suite privata «The Residence» (da dicembre nel nuovo Airbus A380), la Etihad di Abu Dhabi punta ancora più in alto. Attraverso una porta a battenti, il maggiordomo personale accompagna l'ospite nelle sue stanze. Lì lo aspettano due lussuose poltrone e un divano in vera pelle di Poltrona Frau – come in una Ferrari o una Maserati. Sono previsti un televisore da 32 pollici, un minibar e un tavolo da pranzo finemente intarsiato. E questo è solo il soggiorno. Attraverso un'altra porta si accede alla zona notte allestita con un letto da 205 per 120 centimetri, un televisore da 27 pollici e una doccia.

«The Residence»: 11,5 metri quadrati di esclusività e comfort al prezzo di circa 20 000 dollari statunitensi per un biglietto di sola andata. Sarà interessante, nel prossimo futuro, assistere alla risposta della concorrenza, anche se lo sviluppo di una soluzione come questa richiede all'incirca cinque anni.

#### **Il lusso incontra l'alta tecnologia**

Una risposta potrebbe offrirla l'high-tech: l'americana Zodiac Aerospace, una delle aziende leader a livello mondiale nell'allestimento degli interni degli aerei, ha recentemente presentato il progetto Halo. Halo trasmette la sensazione di trovarsi nella camera di un hotel di lusso; in altre parole, si può modificare a piacere lo spazio, allestito con due sedili e un divano che si trasforma in un letto a due piazze.

E dopo cena subito a dormire? Un membro dell'equipaggio apre il tavolo da pranzo, serve un pasto raffinato e poi prepara il letto. Per favorire il sonno, è disponibile una parete a LED sulla quale si possono visualizzare ad esempio cieli

stellati. Nella suite l'impianto di condizionamento è regolabile in funzione della temperatura corporea e grazie al monitoraggio dei movimenti oculari si viene svegliati da un'alba artificiale solo dopo un sonno ristoratore. Se si è in vena di feste, è possibile chiudere le porte, aprire il bar e accendere la musica. La suite insonorizzata offre a cinque persone spazio sufficiente per un party.

Dopo la festa, è probabile che gli ospiti desiderino rinfrescarsi. Premendo un pulsante, il televisore a grande schermo scorre di lato, rivelando una mini spa. A detta di Zodiac, Halo potrebbe diventare realtà tra cinque o sei anni.

#### **La Business è la nuova prima classe**

Gli sviluppi in prima classe appaiono straordinari, ma le ultime novità in Business Class non sono meno sorprendenti. Infatti l'attuale Business Class offre quanto meno lo stesso livello di comfort della prima

## **Il maggiordomo personale accompagna l'ospite nelle sue stanze.**

classe di pochi anni fa. Il sedile reclinabile a 180° che si trasforma in un vero letto è già la norma sui voli di lunga tratta.

Per far crescere i loro utili, le compagnie aeree devono accomodare in Business Class il maggior numero possibile di passeggeri. E qui sta l'aspetto interessante. Un solo sedile orientato in direzione di volo può occupare molto spazio in cabina. Per questo si è studiata una serie di complessi design per ottimizzare il comfort e il numero di passeggeri: del resto lo spazio a bordo di un aereo è una tra le superfici più costose al mondo. Dalla configurazione a lisca di pesce o a lisca di pesce inversa ai posti a scalare, dalla lisca di pesce a scalare alla formazione Yin Yang o a coda di rondine: i designer delle cabine aeree sono da tempo alla ricerca della soluzione definitiva che offre un livello ottimale di comfort e profitto.

Fortunatamente l'esperienza di benessere di un volo di lunga tratta in Busi-

ness Class non si esaurisce con un letto comodo, la cucina raffinata accompagnata da una ricca selezione di vini, il grande televisore a LED e un servizio attento. Molte compagnie aeree ampliano l'offerta con un autista che va a prendere l'ospite a casa e lo deposita davanti a un ingresso VIP dell'aeroporto, dove un membro del personale di terra lo attende per occuparsi dei bagagli e accompagnarlo in una lounge, passando dai controlli di sicurezza. Pertanto non sorprende che alcune compagnie aeree stiano pensando di ridurre le dimensioni della prima classe o addirittura di rinunciarvi per ampliare la Business Class. Una scelta che rispecchia meglio il loro mercato.

#### **Alla portata di tutti: la classe Economy**

In Economy è possibile girare il mondo a prezzi abbordabili. Tuttavia le compagnie aeree sono alla ricerca di soluzioni per aumentare il numero di posti – da un lato perché serve più spazio per le lussuose cabine in Business Class e First Class, dall'altro per tenere bassi i prezzi dei biglietti e coprire i costi del carburante. Questa era la cattiva notizia. La buona notizia è che in futuro per i passeggeri la classe Economy diventerà più interessante, anche non più spaziosa.

Tra i più arditi concetti di seduta vi è SkyRider dell'azienda italiana Avointeriors, specializzata nell'arredamento dei velivoli. Con questo sedile simile a una sella, il passeggero rimane in una posizione quasi verticale. Così si risparmia spazio, facendo posto per altri sedili. Una soluzione che si addice solo alle tratte brevi – e a compagnie aeree coraggiose.

Un altro concetto recentemente presentato da Zodiac prevede l'uso di sedili ribaltabili come al cinema, da installare in «formazione Yin Yang», in modo che i passeggeri di una fila possano sedersi alternatamente in direzione di volo o in direzione contraria. Anche in questo caso possono essere installati più sedili, e sorprendentemente il comfort e la libertà di movimento delle gambe sono buoni.

E perché non considerare una disposizione verticale? I designer industriali cercano modi per aumentare lo spazio e il comfort in classe Economy con file di >



Più intrattenimento, meno posto: sistema di intrattenimento di Thales, sedili ribaltabili di Zodiac.

posti che si alternano ad altezza diversa – questa soluzione offre ampia libertà di movimento delle spalle, maggiore privacy e valorizza l'impatto visivo di una grande cabina Economy. L'idea non è ancora matura, ma alcune compagnie aeree la stanno prendendo seriamente in considerazione.

### Intrattenimento in un battito di ciglia

Le compagnie aeree non si preoccupano solo di equipaggiare e convertire le varie classi, ma anche di introdurre nuovi sistemi di intrattenimento. Attualmente vi sono due possibilità per gestire un sistema di intrattenimento a bordo: tramite controllo remoto o touchscreen. Poiché oggi i posti in Business Class richiedono più spazio, lo schermo spesso è situato in un punto sconvenientemente distante e un controllo via cavo sembra tutt'altro che moderno.

Nei laboratori di Thales e Panasonic Avionics, due aziende leader nel campo delle tecnologie di intrattenimento a bordo, si sta lavorando al problema. Ad esempio esiste il sistema «eye tracking», che con una telecamera rileva il movimento oculare: se il passeggero getta lo sguardo in alto e in basso oppure a destra e a sinistra, navigherà attraverso il menu, con uno sguardo prolungato sul punto corrispondente confermerà la selezione. O in alternativa il controllo a gesti: uno swipe per navigare attraverso il menu, un movimento in avanti a mano aperta per confermare la selezione.

Thales presenta queste tecnologie nel suo «Immersive Seat», un sedile completo di home theatre. Il sistema non solo offre altoparlanti surround e un sedile vibrante (ad esempio quando nel film c'è un'esplosione), ma sorveglia anche i movimenti degli occhi; se il passeggero va alla toilette o si addormenta, il film viene interrotto fino a quando il passeggero sarà pronto per continuare la visione.

Nonostante i film di Hollywood, gli show televisivi e i giochi messi a disposizione dal sistema di intrattenimento, una tra le attività preferite è ancora la «Moving Map». Forse perché la domanda più frequente di chi viaggia è sempre: «Quanto manca?».

Anche a una velocità di viaggio di circa 965 km/h, la sezione della cartina non cambia abbastanza spesso da offrire un vero intrattenimento e solo in piccola misura offre una panoramica dei territori e dei paesi che stiamo sorvolando.

### In futuro la classe Economy diventerà più interessante, ma non più spaziosa.

I fornitori di queste mappe lavorano quindi al «Geotainment», con cui il passeggero può immergersi nella cartina in modo interattivo. Se guardando dal finestri o sulla cartina notiamo qualcosa di interessante, basta ingrandire la sezione corrispondente per visualizzare i dettagli. Testi, immagini e video offrono maggiori informazioni sulla storia del luogo, la sua cultura o gastronomia. Stando seduto al suo posto, il passeggero può prenotare un volo o un hotel; o anche un'auto a noleggio, un tavolo al ristorante, oppure acquistare il biglietto per un concerto. Questa tecnologia è già pronta all'uso e molte compagnie aeree hanno già dimostrato il loro interesse.

### L'assistente di volo può tutto

Una seduta confortevole è il requisito essenziale di ogni volo, ma in ultima analisi sono gli assistenti di volo che riescono a farci sentire davvero a nostro agio. Ad

esempio Singapore Airlines ha creato la famosa «Singapore Girl» per valorizzare il suo servizio. Questa immagine iconica dell'assistente di volo, che risale al 1972, indossa un sarong tradizionale ed è molto apprezzata: la compagnia si è aggiudicata per 17 volte consecutive il titolo «World's Best Cabin Crew Service» (Business Traveller Asia-Pacific). Una copia della Singapore Girl è stata temporaneamente in mostra al museo delle cere di Madame Tussaud a Londra.

Gli assistenti di volo si distinguono per la pazienza, la conoscenza di più lingue, la diplomazia e la capacità di mantenere sangue freddo anche sotto pressione. Alcune compagnie aeree hanno allungato l'elenco. Ad esempio il personale di bordo della compagnia sudcoreana Asiana è in grado di organizzare spontaneamente una festa di compleanno (compresi truccabimbi e sculture con i palloncini) o una sfilata di moda, disegnare caricature, miscelare cocktail o dimostrare come si prepara un caffè perfetto.

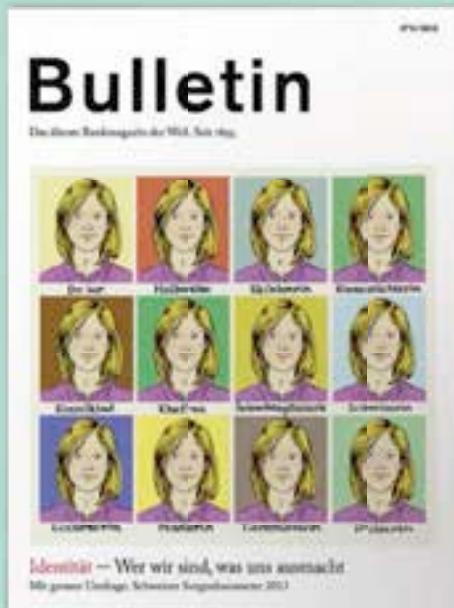
Infine la «Sky Nanny» garantisce un clima generale di benessere. Compagnie come Gulf Air o Etihad offrono tate in grado di calmare un bambino, distrarlo, intrattenerlo o – qualsiasi mezzo è valido – conquistarla, in modo che i giovani passeggeri a bordo siano tranquilli e sereni. Perché se sono contenti loro, lo è tutto l'aereo. □

**Adam Gavine** è redattore capo di «Aircraft Interiors International», la principale pubblicazione nel campo degli allestimenti interni per aeromobili.

Nell'App Store

L'App «News & Expertise»,  
con il nuovo Bulletin e ulteriori  
pubblicazioni, articoli e video  
del Credit Suisse.

# Abbonatevi a Bulletin ...



... oppure ordinate altre pubblicazioni del  
Credit Suisse gratis all'indirizzo  
**www.credit-suisse.com/shop** (Shop pubblicazioni).

Le newsletter elettroniche su temi di attualità in ambito economico,  
sociale, culturale e sportivo possono essere ordinate all'indirizzo  
**www.credit-suisse.com/newsletter/it.**



# «L'importante è che consumi poco»

Anche con le auto si comincia gradualmente: negli anni Sessanta e Settanta non c'era bambino che in camera sua non avesse almeno una macchinina Matchbox. Ma oggi questi modellini in metallo sono ancora attuali o fanno solo venire nostalgia?

Di Lars Jensen

Molti anni fa, quando il giocattolo preferito dai bambini di tutto il mondo non era ancora un peluche high-tech chiamato «Furby», pieno zeppo di sensori e con un vocabolario di mille parole, nulla faceva sognare i bambini quanto le automobili. Forse l'idea di poter sfrecciare un giorno in autostrada come i grandi li emozionava più di adesso. All'epoca il sogno veniva tenuto in vita con i modellini Matchbox.

Dal 1953, la ditta inglese Lesney ha fatto felice un numero indefinito di bambini grazie al suo marchio più conosciuto. Allora un produttore di acciaio costruì per la figlia una macchinina in scala 1:72 che stava in una scatola di fiammiferi. Un'idea che entusiasmò dapprima la bambina, e poi il mondo intero. Nel 2007 Matchbox ha reso noto di aver venduto tre miliardi di macchinine in oltre 130 paesi. La scala 1:72 venne scelta in base ai macchinari che Lesney aveva a disposizione, una dimensione perfetta per la produzione. Più avanti le macchinine Matchbox vennero prodotte anche in altri formati. Ai tempi d'oro del marchio, negli anni Sessanta e Settanta, non c'era bambino che non avesse inscenato un incidente d'auto nella sua cameretta con le macchinine Matchbox.

## E oggi?

Bambini e automobili sono ancora una formula vincente. La Disney ha realizzato dieci miliardi di dollari solo dal merchandising del film «Cars». Ma i produttori di giocattoli tradizionali devono vedersela con la concorrenza dei giochi elettronici, i cosiddetti «Youth Electronics». Una ditta come Matchbox deve dunque doman-



Una formula vincente in tutto il mondo: i modellini Matchbox in una campagna pubblicitaria (2003).

darsi: dovremmo adeguarci, magari costruendo macchinine parlanti, videogiochi e film, oppure dovremmo restare fedeli alla nostra tradizione?

Dal 1997 Matchbox appartiene alla multinazionale americana Mattel. E anche se non si conosce la strategia di vendita di questo marchio cult dei modellini, sta di fatto che i multipack Matchbox, quelli che comprendono da cinque a venti macchinine, su Amazon e toysrus.com sono, come mai prima d'ora, dei bestseller.

#### «Le macchinine non si rompono»

Per cercare di capire cosa passa per la testa dei clienti, può aiutare uno studio con-

dotto su un piccolo gruppo specifico: Ruby, 4 anni, New York; Pablo, 7 anni, Amsterdam; Nick, 6 anni, Amburgo; Carlo, 6 anni, Londra; Jacob, 4 anni, New York. Domanda: «Avete una macchinina Matchbox e, se sì, ogni quanto ci giocate?». Le risposte piaceranno agli strateghi della Mattel. Quattro bimbi e una bimba hanno ognuno almeno tre macchinine ciascuno. Ci giocano ogni giorno, e apprezzano la loro semplicità. Nessuno di questi bambini ha un'auto preferita. «I rumori li faccio io», dice Jacob, mentre Carlo sottolinea il fatto che rispetto ai giochi elettronici «le macchinine non si rompono».

A Berlino si trova un negozio specializzato in Matchbox il cui proprietario è probabilmente il più esperto al mondo in materia. Carsten Oettler ha oltre 10 000 esemplari di tutte le epoche e i modelli, dall'hovercraft al camion del latte con tre ruote. I suoi clienti arrivano persino da Asia e America. «Cars & Boxes» è una tappa obbligata per gli appassionati di Matchbox che vengono a Berlino.

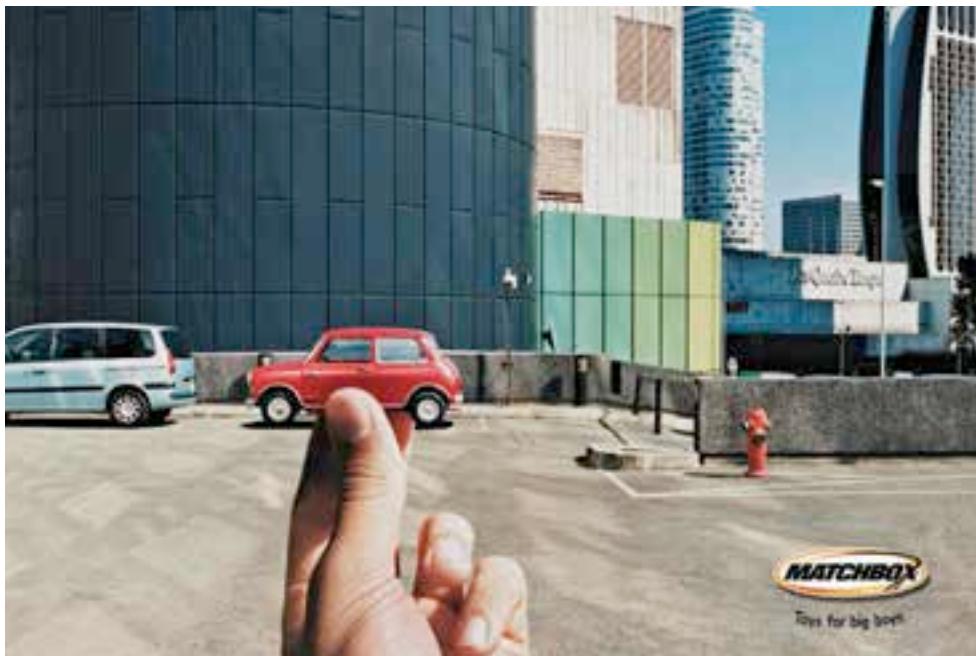
Gli affari vanno a gonfie vele, l'anno scorso Matchbox ha festeggiato sessant'anni, e i fari erano puntati su Oettler. Il marchio ha prodotto un'edizione limitata per collezionisti, la serie Superfast, molto amata negli anni Settanta, con classici come la Citroën DS, la Mercedes 450 SEL o un'ambulanza americana, ma anche modelli moderni come la Toyota Prius, la Fisker Karma o la Porsche Cayenne.

Oettler spiega: «Esistono due tipi di appassionati di Matchbox: i bambini, a cui si regalano i multipack più economici, e i collezionisti, che spendono anche molto denaro per le edizioni limitate. Mentre l'entusiasmo dei bambini per le auto, per strada o nella propria cameretta, sta diminuendo, sempre più adulti si fanno prendere dalla nostalgia».

#### La stessa macchina di papà

Per i bambini non è tanto importante con quale tipo di auto inscenare qualche incidente. Nei multipack, Matchbox inserisce a caso i vari modelli. Inizialmente negli anni Cinquanta Matchbox produceva modelli inglesi come la MG Midget o la Vauxhall Cresta, ma divenne presto evidente che le preferenze dei bambini erano altre: VW e Citroën, le prime automobili straniere riprodotte da Matchbox, ebbero subito successo.

Una cosa però non è cambiata in tutti questi anni: i bambini vogliono imitare i genitori anche nella scelta delle macchinine. Per esempio Pablo da Amsterdam, la cui madre lavora per una ditta che commercializza celle solari e non possiede un'auto, dice: «Non importa quale Matchbox abbia, l'importante è che consumi poco». □



**Lars Jensen** vive a New York e scrive, tra l'altro, per «Frankfurter Allgemeine Zeitung», «Die Zeit», «Süddeutsche Zeitung» e «Der Spiegel».

# Dove porta questo viaggio?

Le crociere sono le più ambite, mentre le vacanze avventura sono un mercato in crescita. Due operatori turistici di successo ci parlano dei trend delle vacanze a terra e sull'acqua e delle mutevoli esigenze della clientela intraprendente.

Di Simon Brunner



Nella Svizzera centrale  
la crociera è senza  
ombra di dubbio  
la vacanza preferita.



Si è diffuso lo spirito  
avventuriero  
dei backpacker.

# 1 — Christian Schneider

## «Il disgelo dell'Artide consente nuovi itinerari di viaggio»

**Christian Schneider è il CEO di MCCM Master Cruises. Questo professionista delle vacanze ci spiega cos'è importante per i croceristi e perché nella Svizzera centrale le crociere sono così amate.**



*Signor Schneider, come ha passato le ferie estive?*  
Tra le mie passioni ci sono i viaggi alla scoperta della natura e i viaggi esperienza. Quindi ho trascorso le ferie tra l'alpinismo sulle Alpi svizzere in estate e una crociera-spedizione alle Galapagos in autunno.

*L'industria crocieristica è uno dei maggiori mercati di crescita, non solo nel settore delle vacanze, bensì in tutto il mercato del tempo libero. Dal 1990, in tutto il mondo, ogni anno c'è un 7,2 per cento in più di turisti che sceglie di trascorrere le vacanze in nave.*

*Perché vanno tutti pazzi per le crociere?*  
Nessun altro ramo del turismo negli ultimi anni ha vissuto un cambiamento tanto radicale quanto quello crocieristico: i prodotti si sono adeguati ai desideri dei clienti, diventando più flessibili e individuali. È il viaggiatore a stabilire come sarà il suo soggiorno a bordo.

*Lo scrittore americano David Foster Wallace ha intitolato il suo noto reportage sulle crociere «Una cosa divertente che non farò mai più». Si pensa ancora alla crociera come un viaggio poco emozionante. A ragione?*

Direi di no: girare il mondo disfando la valigia una volta sola è un vantaggio impareggiabile, che attira anche una clientela attiva e cosmopolita. Inoltre i servizi a bordo della nave da crociera oggi sono adeguati alle diverse esigenze dei clienti e i comfort sono tutt'altro che inferiori a quelli degli alberghi sulla terraferma.

*Anche i giovani scelgono la crociera?*

Da un lato troviamo navi sempre più grandi che consentono anche a un pub-

blico vasto e attento al prezzo di partire in crociera. Dall'altro le compagnie marittime di lusso offrono sempre più spesso viaggi brevi, rendendo possibile la crociera anche al pubblico giovane del segmento elevato, che ha sempre poco tempo a disposizione. Tra i giovani sono molto amate anche le crociere-spedizione.

*Cosa contraddistingue il mercato locale?*

Nella Svizzera, senza sbocco al mare, la crociera piace particolarmente. Negli ultimi anni si è attestata una crescita del 10–20 per cento. Nel mercato svizzero la domanda è orientata soprattutto verso i prodotti di gran pregio e cabine di fascia elevata. Tra le destinazioni preferite in estate vi sono i paesi nordici, il Mediterraneo e l'Artide, d'inverno invece le mete più comuni sono l'Asia, il Pacifico, il Sud America e l'Antartide. Sono molto richiesti soprattutto tour speciali come quello sul Canale di Panama, in Alaska o i viaggi a Capo Horn.

*A proposito di destinazioni, ormai da anni in tutto il mondo la preferita è una sola: Caraibi, Caraibi e ancora Caraibi. Oltre il 37 per cento delle crociere passano da qui. Perché?*

Le varie destinazioni dipendono molto dalla categoria della nave. In particolare le compagnie «low cost» preferiscono mete di massa come il Mediterraneo e i Caraibi. Il segmento di lusso invece offre un ventaglio di destinazioni più ampio, che abbraccia paesi di tutto il mondo. Le conseguenze del cambiamento climatico, come per esempio lo scioglimento dei ghiacci artici, consentono alle crociere-spedizione nuovi itinerari di viaggio.

*Grandi navi da un lato, viaggi di nicchia su piccole imbarcazioni dall'altro: dove porta questo viaggio?*

Abbiamo constatato che sta crescendo la domanda per le piccole navi di prima classe con suite, per circa 3500 franchi a settimana.

*Una volta sulla nave, all'insegna di quale motto si viaggia, quali sono le nuove attività a bordo e cosa riserva il futuro?*

Temi come «tempo», «tranquillità», «spazio» e «relax» acquisiscono sempre più importanza in un mondo frenetico. La gente vuole organizzare il proprio tempo autonomamente. Anche il segmento delle crociere di lusso si sta muovendo in direzione di un'offerta più spontanea e individuale a bordo, anche per quanto riguarda la cucina, il programma culturale e le attività.

*Per chi sale a bordo: c'è qualche rimedio contro il mal di mare?*

Il consiglio più comune è di prenotare una cabina nella posizione più centrale possibile, anche se ormai le navi moderne dispongono di stabilizzatori. Altrimenti sono d'aiuto i classici Stugeron e Itinerol.

**Christian Schneider**, 47 anni, è CEO di MCCM Master Cruises Christian Möhr AG, operatore leader in Svizzera per le crociere di lusso e le crociere-spedizione. I viaggi in nave godono di grande popolarità, il numero dei passeggeri negli ultimi sei anni in Svizzera è raddoppiato.

## 2 — André Lüthi

# «Avventura? Non riesco quasi più a sentire questa parola»



Il comproprietario di Globetrotter spiega come mai il backpacking ormai non viene più considerato trasgressivo, perché l'Australia è la meta dei sogni degli svizzeri e quali zone inviolate sono ancora da scoprire.

**Signor Lüthi, come ha passato le ferie estive?**  
Con mio figlio di 13 anni, abbiamo fatto un lungo viaggio che desiderava da tanto. Siamo stati principalmente in Asia, ma facendo tappa alle Hawaii.

**Non è un po' troppo presto per viaggiare per il mondo?**

L'età non è un problema. I figli ci accompagnano nei nostri viaggi sin da quando sono piccoli. Perché il viaggio è parte della nostra vita, se non la vita stessa. Viaggiare per il mondo è una logica conseguenza del nostro desiderio di scoprire posti nuovi. A tutti quei padri che sono sempre molto occupati consiglio di fare ogni tanto qualche viaggio da soli con i propri figli. In questo modo si hanno a disposizione 24 ore al giorno da dedicare l'uno all'altro, si condivide moltissimo e si fanno esperienze che creano un legame importante.

**Lei segue quindi la tendenza del momento: i viaggi itineranti sono aumentati del 27 per cento dal 2009, molto più delle vacanze al mare (12 per cento).**

Questa percentuale è dovuta principalmente al più grande mercato di crescita del mondo: i turisti asiatici, che amano visitare molti luoghi in poco tempo. Questo concetto di ferie in movimento sta diventando una tendenza anche da noi. Sono vent'anni che lo dico: sulla sdraio non si impara niente.

**Come spiega questo cambiamento delle abitudini di viaggio?**

Oggi grazie a Internet e alle guide Lonely Planet il mondo non è più sconosciuto. È

anche più sicuro e confortevole: un viaggio in Cina non è più un atto temerario. Inoltre si è diffuso lo spirito avventuriero dei backpacker. Questo non significa che tutti i viaggiatori partono con uno zaino e un budget ridotto al minimo, ma il desiderio spesso è lo stesso: partire, esplorare, fare esperienze. Infine, nel settore dei viaggi i segmenti sono diventati meno definiti: la stessa coppia può scegliere un resort a cinque stelle a Mauritius e l'anno seguente decidere di trascorrere le ferie in sella a una vecchia moto in Cambogia.

**Quanta importanza ha l'età?**

Può sembrare strano, ma molti clienti che richiedono un viaggio su misura non sono tra i più giovani. Sono già stati più volte a Maiorca, ora vogliono provare qualche esperienza autentica. Ad esempio prenotano semplici viaggi itineranti, magari in camper, negli USA. Se tornano soddisfatti allora scelgono poi altre destinazioni più esotiche.

**Quali sono generalmente le mete preferite?**

Il 20 per cento del nostro fatturato deriva dai viaggi in Australia. Questo paese esercita un forte fascino sulla Svizzera, è semplice da visitare ed è abbastanza avventuroso anche per chi è abituato soprattutto ai viaggi organizzati. Anche il sud-est asiatico sta diventando molto popolare, soprattutto Vietnam, Birmania, Cambogia e Laos. Il Sudafrica invece sta lentamente passando di moda, a favore di Namibia e Botswana, sebbene quest'ultimo in particolare sia piuttosto caro. In generale il Sud America è quello che registra il più alto tasso di cre-

scita, viaggiare in Cile è ancora più semplice che in Australia.

**Per i viaggiatori esperti, qual è la prossima avventura da vivere?**

Avventura? Questa parola è stata così abusata che non riesco quasi più a sentirla. E poi non si addice al periodo attuale: è vero che i turisti di oggi vogliono provare nuove esperienze, ma vogliono anche sentirsi al sicuro. Si può andare all'avventura con una rete di sicurezza? Direi di no.

**Allora poniamo diversamente la domanda. Cosa c'è rimasto da scoprire?**

Moltissimo! Le valli sperdute tra il Bhutan e il Tibet, o alcune zone dell'Africa centrale e orientale. E la meravigliosa Siberia, in particolare la parte a est di Irkutsk.

**Lei organizza viaggi di gruppo nella Corea del Nord. Perché?**

Ci sono persone che trovano cinico questo tipo di viaggio, ma secondo me non bisogna sottovalutare il ruolo del turismo, si pensi alla Birmania: il turismo ha aiutato a indebolire il regime. In questi paesi, insieme ai turisti giungono le informazioni, ed essi, a loro volta, a casa raccontano quello che hanno visto. Si spera che il turismo abbia un influsso positivo sull'allenamento del sistema anche in Corea del Nord.

**E lei come viaggia? Come sceglie hotel e ristoranti in una nuova città che non conosce?**

Sicuramente non leggo su Internet o su una guida turistica. Sono alla vecchia maniera: chiedo al tassista. □

**André Lüthi**, 54 anni, è presidente del Consiglio di amministrazione e comproprietario di Globetrotter Group, il quarto operatore turistico della Svizzera (fatturato: CHF 255 milioni). Lüthi ha trasformato l'operatore turistico di viaggi per backpacker in un'azienda che offre vacanze su misura per tutti i segmenti. È padre di due figli, sposato e vive a Berna. Nel 2012 Ernst & Young lo ha nominato «Entrepreneur Of The Year» nella categoria commercio/servizi.



# E vola, e vola, e vola

Un uccello migratore deve fare affidamento sulle proprie forze per combattere il freddo invernale e la fame. Tra questi uccelli il rondone è quello che percorre il numero di miglia più sorprendente.

Di Herbert Cerutti

L'albatros in Antartide curva sfrecciando sulla cresta delle onde per pescare dalle acque gelide del mare. Il piovanello maggiore, un uccello delle dimensioni di un merlo che appartiene alla famiglia degli scolopacidi, in autunno vola per mezzo globo, dalle zone dell'estremo nord dove nidifica verso sud, attraversando senza sosta oceani e deserti senza acqua né cibo. Ma il più sorprendente tra gli uccelli migratori è sicuramente il rondone.

Nella seconda metà di luglio, all'età di sei settimane, questo giovane uccello mette fuori il becco dal suo nido sotto al tetto e si lascia cadere nel vuoto. Da quel momento sa volare. Vola giorno e notte per le montagne, i mari, i deserti fino a quando, un paio di settimane e 10000 chilometri più tardi, trova nell'Africa meridionale un luogo dove trascorrere l'inverno. Il giugno successivo, quando avrà un anno, tornerà alla colonia dei suoi genitori, già rincasati dalle vacanze invernali. Si dice che il rondone voli ininterrot-

tamente prima in Africa, poi in Europa e l'anno successivo di nuovo in Africa per 21 mesi in totale, prima di arrivare alla terza estate, quando, volente o nolente, deve deporre e covare le prime uova.

**Voli notturni in caldi venti d'alta quota**  
Emil Weitnauer, insegnante di Oltingen, nel Cantone Basilea Campagna, ha voluto scoprire la verità sul volo instancabile dei rondoni. Già da bambino era affascinato da questi animali, li osservava sfrecciare vicino alle facciate delle case con le loro ali falciformi; si intrufolava nel mozzo della campana della chiesa fra le travi, per vedere da vicino questi animali neri con la macchia bianca sul petto nel loro nido. Nel 1951 l'appassionato di ornitologia iniziò a volare con un aereo da turismo, per poter osservare dall'alto interi gruppi di giovani volatili che, quando gli altri uccelli vanno a dormire, volano sempre più in alto fino a raggiungere un'altitudine di oltre 2000 metri,

per poi sparire nel cielo notturno. E quando al mattino gli altri uccelli iniziano a cinguettare sui rami, i loro cugini nottambuli scendono di nuovo ad altitudini più basse.

Per documentare quest'attività notturna invisibile all'occhio umano, Weitnauer utilizzò il radar dell'aeroporto di Kloten. Grazie agli echi del radar si potevano osservare i rondoni volare nei caldi venti d'alta quota per intere nottate estive. Nel 1960 grazie a un radar di controllo militare è stato registrato nel dettaglio il comportamento di questi uccelli: essi compiono una mezza dozzina di battiti d'ali al secondo, planano per un attimo per poi immediatamente riprendere a battere le ali. Presumibilmente durante la planata si riposano dormendo qualche secondo.

## Nel cielo si mangia e si dorme

Il cielo per i rondoni è insieme letto e tavolo da pranzo. Mentre sfrecciano in aria



Vivere e amare  
in aria: il rondone  
può trascorrere  
mesi volando.

toccando i 200 chilometri orari, spalancano il becco divorando zanzare, coleotteri e ragni. Quando è tempo di dar da mangiare ai piccoli, gli uccelli adulti in un bel giorno di luglio dalle tre del mattino alle otto di sera, si procurano 40 razioni di cibo, composte dai 200 ai 1500 insetti, con cui poi riempiono i beccucci dei giovani uccellini affamati, una razione giornaliera di 60 000 insetti, per cui sono stati necessari 1000 chilometri di volo. Inoltre la caccia del rondone è mirata: un apicoltore che sparò a un rondone che volava nei pressi della sua arnia, non trovò nello stomaco dell'uccello nessuna ape operaia, ma solo fuchi senza pungiglione. Questo rivela una sorprendente percettività e reattività se si considera l'elevata velocità con cui caccia quest'uccello.

Quando il rondone ha sete, vola vicinissimo all'acqua e con il becco aperto fa rifornimento, proprio come un aereo antincendio. Questo volo a bassa quota, però, a volte può andare storto: si è osservato che spesso i rondoni che immergono la punta dell'ala nell'acqua, girano poi vorticosamente e cadono. Nonostante i loro innumerevoli tentativi, non riescono a venire a galla e affogano. Il nome scientifico *Apus apus* (senza piedi) si riferisce ai brevi passi di appena un centimetro che riesce a fare questo sorprendente volatile. Ma il fatto che un rondone finito a terra non riesca più a librarsi in volo è solo una diceria. Gli basta una superficie di dieci metri per decollare: raddrizza le ali, le

sbatte con forza verso il basso e si lancia in aria come un pipistrello.

#### L'accoppiamento come atto acrobatico

L'atto più acrobatico compiuto dai rondoni è l'accoppiamento in aria. Essi possono accoppiarsi anche nel nido, ma con il bel tempo preferiscono compiere l'atto d'amore a un'altitudine che va dai dieci agli ottanta metri. La femmina, volando in linea retta, trema improvvisamente, perde velocità e plana con le ali posizionate in orizzontale; il maschio che la segue scende librando in diagonale verso di

#### Vola vicinissimo all'acqua e fa rifornimento come un aereo antincendio.

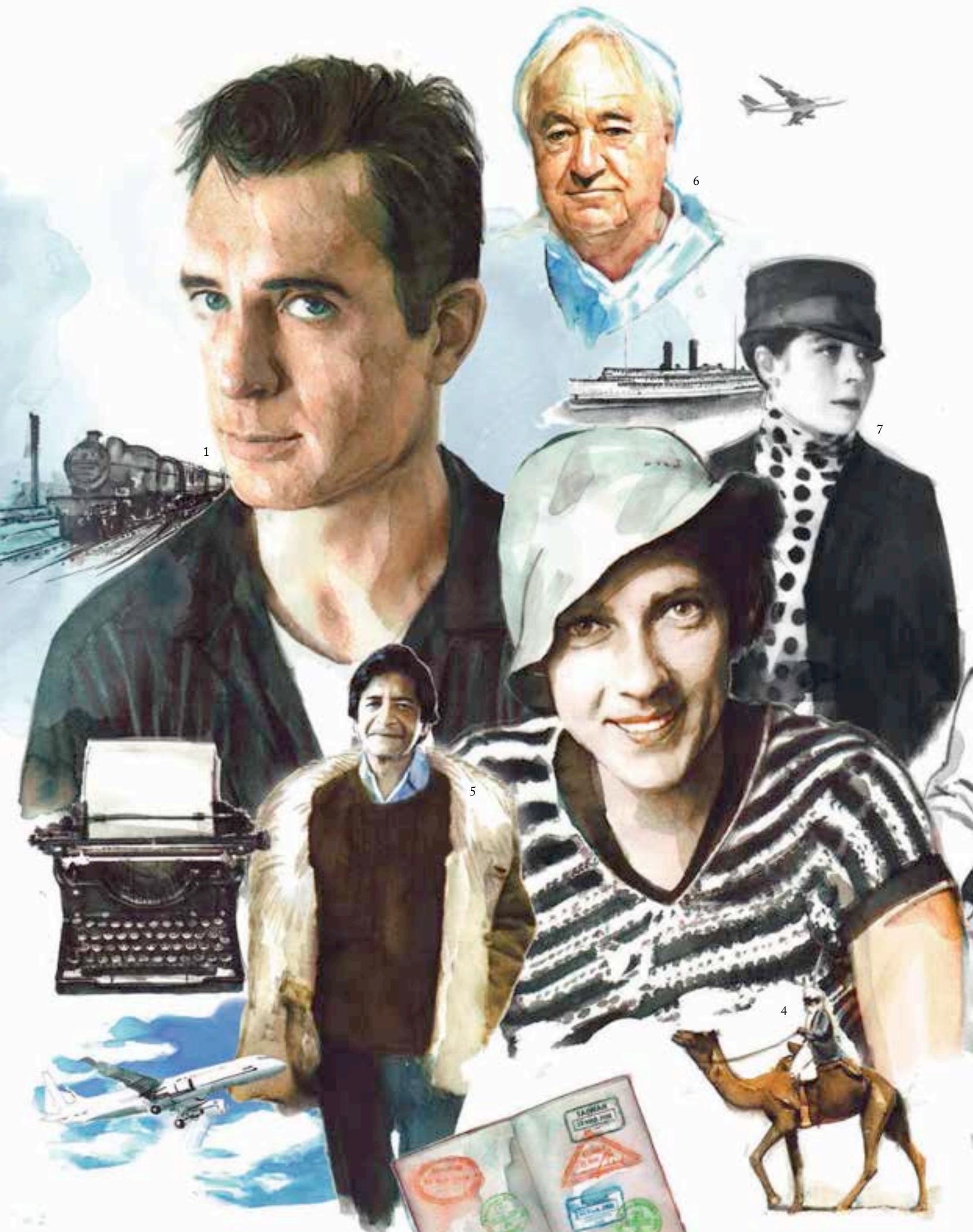
lei, posiziona le ali a forma di V e si aggrappa alle sue piume posteriori. Durante l'accoppiamento essi perdono quota costantemente e quando, dopo pochi secondi, gli amanti si separano, il terreno è pericolosamente vicino.

Gli uccelli adulti restano fedeli per anni e tornano sempre al loro vecchio nido al loro rientro dal sud. Non di rado però lo trovano occupato da passeri e storni. Nella lotta per la riconquista del nido le coppie di rondoni non hanno alcuna pietà: attaccano ostinatamente gli occupatori con gli artigli e a colpi di ali, si insediano per ore nel territorio del nemico fino a quando

questo, snervato, non vola via. A questo punto i rondoni devono cercare nuovo materiale: piume, petali, bambagia e pezzetti di carta – ovviamente tutto questo in volo. Con la bava che scivola dal becco e che a contatto con l'aria diventa dura come gomma, essi incollano il materiale per farlo diventare una conca compatta. Se dove giace il nido si trovano delle uova altrui o dei pulcini morti, questo non impedisce loro la prosecuzione dei lavori.

Nel 1939 Emil Weitnauer munì di un anello col numero 605 769 un rondone maschio appena nato. Tre anni più tardi lo ritrovò su un campanile mentre covava. Ebbe i cuccioli con la stessa partner per nove estati, dopodiché ne trovò un'altra, probabilmente perché la compagna di sempre fu sfortunata durante la caccia invernale. Weitnauer ha registrato per l'ultima volta il numero 605 769 nel nido nel 1960. Il rondone in 21 anni dovrebbe aver volato per quattro milioni di chilometri, cinque volte il tragitto terra-luna. □

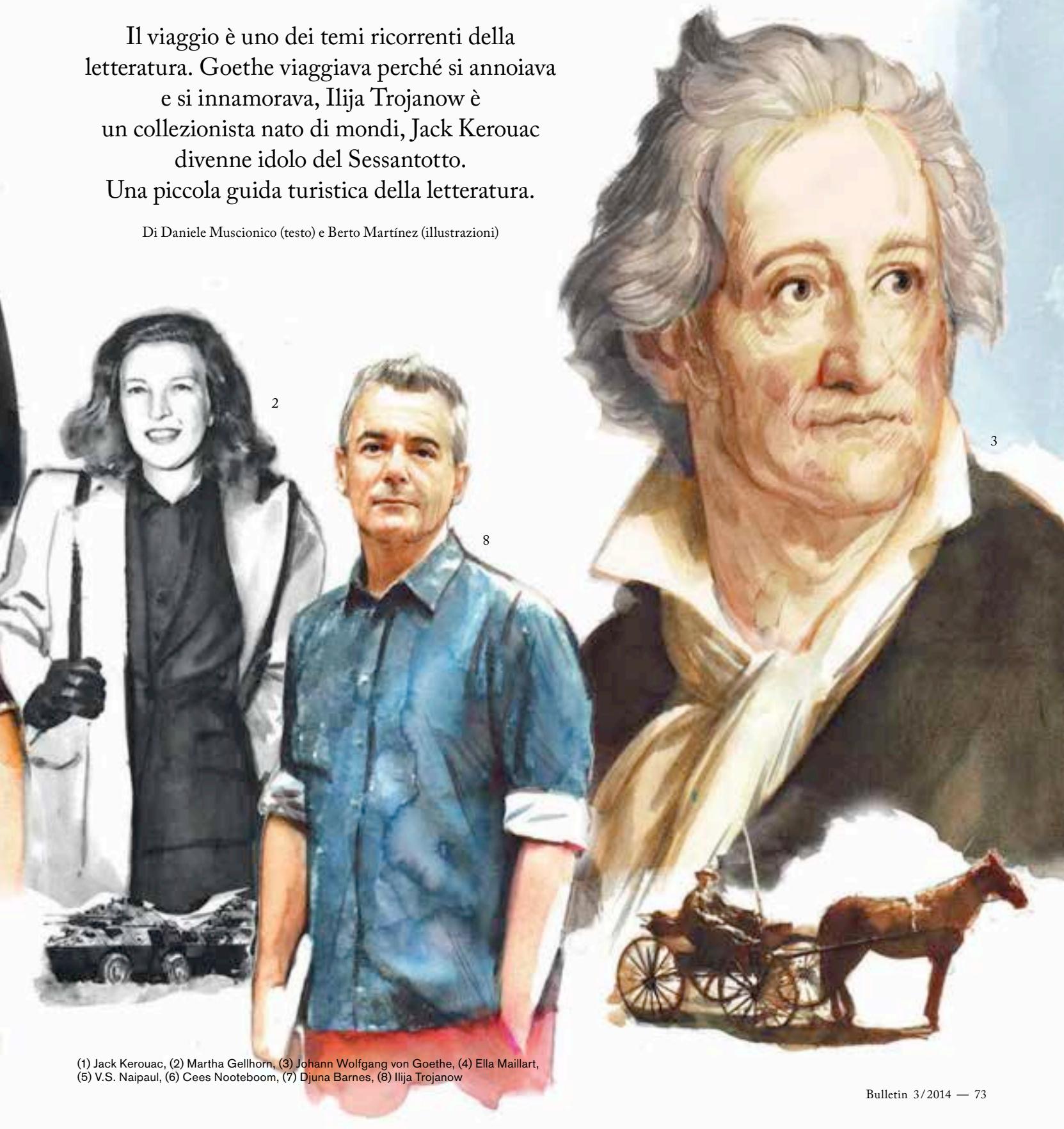
**Herbert Cerutti** è fisico sperimentale, pluripremiato pubblicista scientifico. Vive a Wolfhausen, Cantone Zurigo.



# Il viaggio era la loro meta

Il viaggio è uno dei temi ricorrenti della letteratura. Goethe viaggiava perché si annoiava e si innamorava, Ilija Trojanow è un collezionista nato di mondi, Jack Kerouac divenne idolo del Sessantotto. Una piccola guida turistica della letteratura.

Di Daniele Muscionico (testo) e Berto Martínez (illustrazioni)



(1) Jack Kerouac, (2) Martha Gellhorn, (3) Johann Wolfgang von Goethe, (4) Ella Maillart,  
(5) V.S. Naipaul, (6) Cees Nooteboom, (7) Djuna Barnes, (8) Ilija Trojanow

Molte cose si fanno senza sapere il perché. E va bene così. Sarebbe decisamente più stancante, e anche più deludente, conoscere il motivo di tutte le proprie azioni. Con i viaggi è diverso, viaggiare necessita una legittimazione; anche solo per se stessi. In passato accadeva così anche a un genio, pilastro del tempo e della letteratura. Ma lo sapeva Goethe, acclamato poeta di lingua tedesca, ministro alla corte di Weimar, consigliere più stretto nonché amico del Duca, il motivo per cui voleva abbandonare tutto, la posizione sociale, il posto sicuro? Forse non lo sapeva, o gli mancavano le parole, a lui, mago dell'eloquenza; quindi scappava di nascosto, col buio della notte. Per dove? Per la libertà!

Nella letteratura il viaggio è spesso lo specchio di un conflitto interno. Che l'autore attraversi da solo a piedi i ghiacciai svizzeri o che si lasci trasportare in una carrozza da un luogo all'altro; che faccia l'autostop attraverso gli USA fino al Messico nei panni del suo protagonista, o ricopra il ruolo di un'americana snob che vuole salvare i suoi connazionali in Francia dai francesi; che carichi su di sé le fatiche e l'avventura, o che le carichi addosso ai suoi eroi e invece nella sua vita faccia il poeta —

viaggiare è uno dei temi principali ed eterni della letteratura. Non si può cancellare, minimizzare o trattenere al confine. È una sfida che si presenta in ogni epoca, e dal secolo scorso, finalmente, è colta da entrambi i sessi. Sì, anche le donne sono autrici e viaggiano! E non solo sedute al tavolo della cucina immedesimandosi nei personaggi dei loro racconti.

Che sia l'autrice stessa a guidare, che sia l'autore che guida i suoi viaggiatori, che si viaggi o ci si faccia condurre nel viaggio: il topos del «viaggio» nella letteratura non è mai fine a se stesso. Qui non c'è traccia di turismo, se così si può dire. C'è una ricerca. Ma c'è anche una meta? C'è una strada che deve essere percorsa con la scrittura. C'è movimento, crescita, metamorfosi e cambiamento. Pura voglia di avventura? Beh, anche quella. Lasciamo ai letterati quello che è dei letterati. Ulisse, Sinbad, «Phileas Fogg», il gentiluomo narrato da Jules Verne, Homo Faber, l'eroe che vaga, lotando, vincendo, viaggiando in terre straniere e sconosciute, in mondi da sogno, nei mondi dell'Aldilà, in storie, avventure — e infine l'autoconsapevolezza, come trofeo da portare con sé.

Viaggiare nella lingua, viaggiare nella letteratura. Non si parla d'altronde anche di viaggi di vita, esperienze di vita? Nei libri può esserci sapere stantio, ma ci sono anche autori che lavorano al libro del mondo.

1 —

## Jack Kerouac

### *Il beat di una generazione (1922–1969)*

Dove andare? Cosa fare? E perché? Queste sono le tre domande profane che stanno alla base del mitico libro manifesto dei viaggiatori «Sulla strada». Jack Kerouac si è reso immortale, quattro milioni di copie del suo libro occupano le librerie di mezzo mondo, e vengono lette, strozzicate: grande letteratura, letteratura mondiale. Antefatto: terre flagellate da tempeste di sabbia, depressione, guerra. America, immigrati, Groucho Marx ma anche «i ragazzi ribelli e problematici americani, cupi, selvaggi, una nuova generazione distrutta». Scritto nell'aprile 1951 in sole tre settimane, come si diceva fino a poco tempo fa, in un rotolo lungo quaranta metri di fogli di carta da disegno incollati l'uno all'altro, lucidi, caldi come una delle strade infinite descritte da Kerouac, scritti uno per uno a macchina e senza mai andare a capo. Il ritmo del racconto incalzante come un'autostrada, un'estasi da droga unita al beat. Ma da quando nel 2010 è venuto alla luce il manoscritto originale, ecco il tramonto di un mito: il trip da droga di Kerouac nel paradiso non era a



quanto pare frutto di un parto improvviso di tre settimane sotto l'effetto della benzodrina, ma il prodotto di anni di lavoro, di riflessioni ossessive, di riflessioni sulla letteratura in contrapposizione, di appunti infiniti e di inizi frammentati. L'estasi è scomparsa, e lascia il posto alla sobrietà.

2 —

## Martha Gellhorn *Il campo di battaglia della vita (1908–1998)*



Ha visitato anche il «continente Hemingway», quando nel 1940 era a metà tra uno scrittore di fama mondiale e un alcolizzato; fu sposata per quattro anni con lo scrittore. Quegli anni furono un autentico inferno. Più tardi, Martha Gellhorn non volle mai più sentir pronunciare il suo nome (ma lui le dedicò comunque il suo romanzo sulla guerra civile spagnola «Per chi suona la campana»). L'americana Gellhorn cercava la guerra, non solo nella sua vita privata, che fu famosa e famigerata almeno quanto il suo lavoro: la corrispondente di guerra. Ha vissuto da vicino nove guerre, anche in Europa, poco prima e dopo la Seconda guerra mondiale. Martha Gellhorn andò anche in Israele e in Vietnam, e fu la prima giornalista a scrivere del campo di concentramento di Dachau all'indomani della liberazione, ricordi che la tormentarono fino al giorno della sua morte. Visitò

53 paesi vivendoli come «base per la rieducazione». Il «New Yorker» creò un nuovo genere grazie ai suoi racconti: la corrispondenza di guerra, dove il centro del racconto non era l'avanzamento delle truppe, ma la sofferenza della popolazione civile. Lo stile della Gellhorn è un mix tra osservazione, raccolta minuziosa di informazioni e presa di posizione personale. L'oggettività? Per Martha Gellhorn non era altro che «shit».

3 —

## Johann Wolfgang von Goethe



## Fuggiasco con l'amore per la Svizzera (1749–1832)

È il padre della letteratura di viaggio e degli scrittori che viaggiano. Le sue destinazioni preferite: l'Italia, «Conosci tu la terra dove fioriscono i limoni...» e la Svizzera, attirato dal Massiccio del San Gottardo e dalle Cascate del Reno; a queste ultime si dedicò per una giornata intera, osservandole, descrivendole. I viaggi di Goethe sono fughe, viaggiava perché si annoiava a fare l'avvocato a Francoforte o per i do-

veri alla corte di Weimar. Una crisi d'identità, o un burn-out, se la parola fosse già stata coniata all'epoca, lo spingevano ogni volta verso terre sconosciute, e viaggiava cercando l'orientamento e l'ispirazione. In Italia viaggiò in incognito, perché ai tempi era già famosissimo dopo la pubblicazione del «Werther». Proteggendo la sua privacy con uno pseudonimo portò avanti studi botanici e anche, tra gli altri, studi erotici, continuando a lavorare ai suoi testi. E la Svizzera? La visitò per tre volte, alla ricerca di un'intensa esperienza a contatto con la natura e del sentirsi sopraffatto da essa. L'impressione di una terra alpina, delle montagne maestose, delle gole profonde, delle cascate selvagge e dei laghi purissimi l'hanno toccato profondamente, come anche l'immagine dello «sviz-

zero lavoratore». Chi ha scoperto la Svizzera? L'ha scoperta anche il nobile Johann Wolfgang von Goethe.

4 —

## Ella Maillart *Un classico dalla Svizzera (1903–1997)*

Velista nella squadra olimpica svizzera nel 1924 e cofondatrice dello sci club femminile svizzero, ha partecipato anche a gare dei >



Campionati mondiali di sci. Nata a Ginevra, reinventava di continuo se stessa e il suo lavoro: segretaria, modella per artisti, stunt per la società di produzione cinematografica di Berlino «UFA», ma ciò con cui ruppe gli schemi fu l'impresa che nel 1935 la rese famosa in tutto il mondo: un «viaggio proibito», seimila faticosi chilometri in groppa a cavalli, cammelli e a piedi, attraverso deserti di sale, deserti di sabbia, distese di altipiani nelle catene montuose del Pamir e del Karakorum. Ella Maillart cominciò il suo viaggio dalla costa cinese fino all'India al confine con la Mongolia, da Pechino al Kashmir attraverso aree proibite e inesplorate dell'Asia centrale. Il suo libro è ancora oggi uno dei grandi classici della letteratura di viaggio.



5 —

## V.S. Naipaul *Premio Nobel per il viaggiatore post-colonialista (1932)*

Alcuni lo reputano un cinico, uno che sputa nel piatto in cui mangia o un arrogante imperialista, per via del modo in cui descrisse

il Terzo Mondo, con un atteggiamento freddo e distaccato. E neanche dopo essere stato insignito del premio Nobel per la letteratura (2001) queste critiche sembrano placarsi. Vidiadhar Surajprasad Naipaul, questo il suo nome completo, nacque nel 1932 a Chaguanas, vicino a Port of Spain, a Trinidad. Fece parte dell'establishment culturale inglese ma fu anche ricercatore, sempre proteso alla ricerca delle radici dell'umanità moderna. Non era solo nei suoi racconti e romanzi che viaggiava intorno al mondo, lo faceva da quando aveva 18 anni. I suoi viaggi lo condussero nella patria indiana dei suoi genitori, in Africa, America meridionale, nelle Antille e in Oriente. Naipaul è stato, e così lo ha definito la giuria di Stoccolma, «pittore di popoli». Nel suo «capolavoro» lodato dalla giuria del Nobel «L'enigma dell'arrivo», Naipaul traccia l'immagine del «silenzioso collasso della vecchia cultura dominante coloniale e la morte della società locale europea». Nel suo libro «Tra i credenti: un viaggio nell'Islam», del 1981, raccolse i suoi intensi racconti di viaggio. Ma le critiche contro di lui non accennano ad interrompersi: proprio da poco lo scrittore Hanif Kureishi, nel suo ultimo romanzo, ha dipinto Naipaul come un pazzo sulla via del tramonto, del quale non si capisce se sia più erotomane o egocentrico.

## 6 — Cees Nooteboom *Un'anima a passeggiare (1933)*

Viaggiare, osservare, passeggiare per luoghi, epoche e anime è per Nooteboom

una necessità esistenziale. Dal 1953, e sono quindi passati molti anni, questo autore inusuale compie viaggi a Parigi, poi in Costa Azzurra, e in seguito in Spagna e Portogallo. Solo dopo lungo tempo ci è giunto il racconto per il quale era diventato così conosciuto come il paziente, discreto e parsimonioso narratore di storie, «vaga-



bondo di anime». Nooteboom fu all'inizio un reporter olandese, non folgorante, ma inquieto, che si vide confrontato con la storia del mondo: l'insurrezione popolare ungherese del 1956. Ciò che scrisse da quel momento in poi, sui viaggi, i ricordi, sull'amore vano e sulla morte – forse il viaggio più grande di tutti – non venne sempre capito dai lettori. E tutto questo ha un motivo. Perché forse, attraverso le letture di Nooteboom, ci si dovrebbe semplicemente ricordare del proprio viaggiare, dei ricordi, dell'amore vano, della morte. «Il ricordo è come un cane, che si adagia dove vuole», dice Cees Nooteboom – e lui porta con sé questo cane attraverso il modo, con il suo guinzaglio di scrittore, viaggiando e scrivendo.

7 —

## Djuna Barnes *La donna che viaggia per dimenticare* (1892–1982)

Viaggiò negli anni Venti del secolo scorso e principalmente per il suo lavoro di autrice free lance per conto del giornale americano «*New Yorker*». Scriveva storie di donne che viaggiavano e di viaggi, allora la più alta espressione dell'avanguardia, nonché attività che per la prima volta le donne potevano svolgere da sole. A Parigi, in compagnia di Igor Strawinskij, l'americana, lesbica e attraente Djuna Barnes siede al «Cafè du Dôme» nelle vesti di Lidya Top-toe. È vero? È un'invenzione? Certo è che Barnes è la punta letteraria della perfezione. Ad ogni modo incontra Marcel Duchamp, Berenice Abbott, Man Ray, James Joyce, Gertrude Stein – tutte persone che conosce già dai tempi di New York. Recita la parte della lady americana superba e dedica ai suoi connazionali «un'etichetta francese per stranieri». Parigi è il suo centro, «l'unica città al mondo che conosco, come forse solo i paesi dell'Africa, dove si può vivere quando non si hanno né amici né amori». Nelle sue parodie letterarie autoreferenziali le Baleari sono un angolo piovoso, e la scrittrice viaggiatrice è una figura brillante. A prescindere però da chi fosse e da dove si trovasse, rifiutò un'intervista con

Hitler, che «non andò in porto perché lui pretese dieci dollari a parola». Lasciò però a Berlino la sua eroina, Elvira van Winkel, nel viale Unter den Linden, a struggersi fra le braccia del barone Schildkraut. Ma di notte non si riesce a distinguere se è un uomo o una donna la persona a cui ci si concede. Djuna Barnes, la viaggiatrice appassionata, scopre le pose eleganti e parodistiche dei turisti, a metà tra il continental chic e la sofisticatezza dell'Old World.

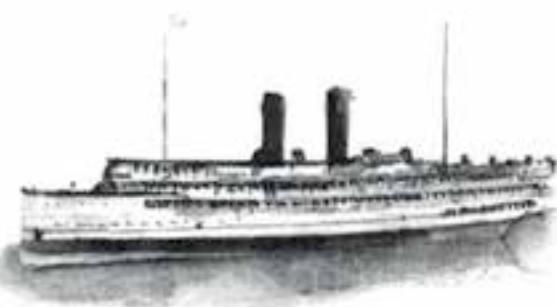
8 —

## Ilija Trojanow *Il collezionista di mondi* (1965)

Forse è lui il viaggiatore per eccellenza. Forse lo sono i suoi modelli, i reporter Egon Erwin Kisch e Ryszard Kapuściński, ma in ogni caso di lui si dice, e lo dice anche lui stesso, che più di ogni altra cosa ami viaggiare: lo scrittore Ilija Trojanow scappò con la sua famiglia da bambino dalla natia Bulgaria verso il Kenya, e da allora è un viaggiatore del mondo, un collezionista di mondi. Viaggiare come forma di vita, portandosi dietro spirito critico e di autocritica, gli occhi rivolti alla propria terra, ma anche alla cordata dei potenti, qui come là; in seguito alle sue critiche nei confronti dell'America e del controllo esercitato dalla NSA, gli venne vietato nel 2013 l'ingresso negli Stati Uniti. Trojanow scrive racconti, romanzi e reportage, inventa e trova avventure storiche, oppure mentre è in viaggio racconta delle «sponde interne dell'India», nei suoi viaggi lungo il Gange. È lui il grande viaggiatore, difensore del nostro «scatenato mondo». □



Daniele Muscionico è giornalista culturale vincitrice di diversi premi, tra cui il premio dei giornalisti di Zurigo e un Werkjahr della fondazione culturale Landis & Gyr.





«Semplicemente non è mai capitato»: Heidi Bohl a casa nel Toggenburg.

# «Non devo andarmene»

Heidi Bohl, 60 anni, è proprietaria di un ristorante nel Toggenburg ed è stata all'estero solo due volte in vita sua. Dice: Perché dovrei andar via, quando qui è tutto così bello e si sta così bene? Però, fare il bagno in mare almeno una volta sarebbe bello.

Testimonianza raccolta da: Simon Brunner

Il luogo più bello del mondo è il Fronalpstock, al di sopra di Brunnen. Ai suoi piedi giace il nostro piccolo mondo, con i suoi cinque laghi e la vasta campagna. Splendido! Ma probabilmente sono la persona sbagliata per dirlo: sono stata solo due volte all'estero, tre giorni a Vienna e una volta di passaggio in Alsazia. Non che non volessi andar via, semplicemente non è mai capitato.

Un tempo avevamo una fattoria e dovevamo tornare ogni sera nella stalla per mungere. Quattro anni fa la fattoria è passata a mio figlio e con mio marito ci siamo trasferiti, poiché non volevamo essere di troppo. Abbiamo acquistato un ristorante nella zona, che il vecchio proprietario vendeva perché non aveva fatto molta fortuna. Non sapevamo nulla sulla ristorazione, però sapevo cucinare. Fra i miei dessert, i preferiti dei clienti sono la torta della Foresta Nera, la torta alle fragole e le Crèmeschnitte.

Oggi ci prendiamo dalle quattro alle cinque settimane di vacanze all'anno. Solitamente andiamo a camminare e a trovare i nostri figli. Potremmo anche permetterci di andare in vacanza all'estero, ormai costa più il parcheggio dell'aeroporto rispetto al volo. Molta gente del nostro paese va in Thailandia, ma temo che soffrirei il caldo soffocante. Sicuramente però apprezzerei il cibo: a Wattwil c'è un ristorante thailandese takeaway che fa dei piatti al curry deliziosi.

Il Canada è un'altra meta ambita, c'è stato anche mio figlio. Ma il paesaggio secondo lui era troppo pianeggiante. Alcuni contadini del Toggenburg hanno venduto la loro fattoria per trasferirsi in Canada, ma ora sono tormentati dalla nostalgia di casa. Non possono tornare indietro perché non hanno abbastanza denaro per comprare una fattoria qui e non riescono a vendere quella che hanno comprato là.

## Se andassi via mi perderei qualcosa

La nostra figlia più grande è sempre in giro. È cuoca e viaggiava già molto quando

studiava. Ha visitato l'Australia, la Nuova Zelanda, l'India, il Nepal, l'Inghilterra, Malta, le Hawaii, l'Alaska e molti altri paesi. Sente proprio il desiderio di andare via. Quando torna guardo volentieri le foto che ha scattato, ma non mi fanno venire voglia di vedere quei posti di persona. Mia figlia ha molte più possibilità di quante ne avevamo noi. È giusto che si goda la vita!

La mia infanzia e la mia gioventù sono state splendide. Avevamo molti animali nella fattoria e giocavamo spesso in riva al fiume Thur. Da bambina avevo l'impressione che se fossi andata via mi sarei persa qualcosa.

Inoltre non amiamo gli alberghi. Perché dovremmo? Le stanze sono piccole e c'è sempre un gran via vai. Una volta abbiamo pensato di fare una crociera sul fiume, ma su quelle navi si sta terribilmente stretti, come galline in batteria. Quello che

## «Inoltre non amiamo gli alberghi. Perché dovremmo?»

vorrei vedere, però, è il mare. Credo che mi piacerebbe. Le onde, il tramonto... Se fosse calmo, poi, farei anche una nuotata. Stando attenta a non sedermi su una stella marina!

L'esperienza di Vienna è stata particolare: per il 65° compleanno di mio padre, mio cognato, che lavorava per la Swissair, ha organizzato un viaggio di tre giorni. Era il 1984 ed è stata la prima e unica volta che ho preso l'aereo. Il volo mi è piaciuto molto, soprattutto il decollo, quella sensazione di venire schiacciati sul sedile. A Vienna abbiamo visitato la splendida Scuola di equitazione, ma mi dispiaceva per i cavalli, per come devono tenere la testa durante il dressage. E a mio padre si gonfiarono le mani a furia di camminare, non era abituato. Quando siamo dovuti tornare a casa ne era felice.

Non conosco bene Zurigo. Mia figlia un giorno mi ha portato a una mostra di Rudolf Koller al Kunsthause, i suoi quadri della diligenza del San Gottardo sono meravigliosi. Tornando a casa ci siamo fermate da Sprüngli e ho comprato mezzo chilo di Luxemburgerli. La commessa mi ha guardata stupefatta, così le ho detto che facevo una terapia a base di Luxemburgerli. In occasione dell'ultima rimpatriata di classe siamo stati da un'ex compagna che lavora in un ristorante nella Langstrasse. Ero curiosa di vedere cosa offriva la famosa vita notturna di Zurigo ed è stato interessante vedere cosa c'era in giro. Ci siamo divertiti un mondo, abbiamo bevuto e ballato come non mai e siamo tornati a casa alle tre del mattino.

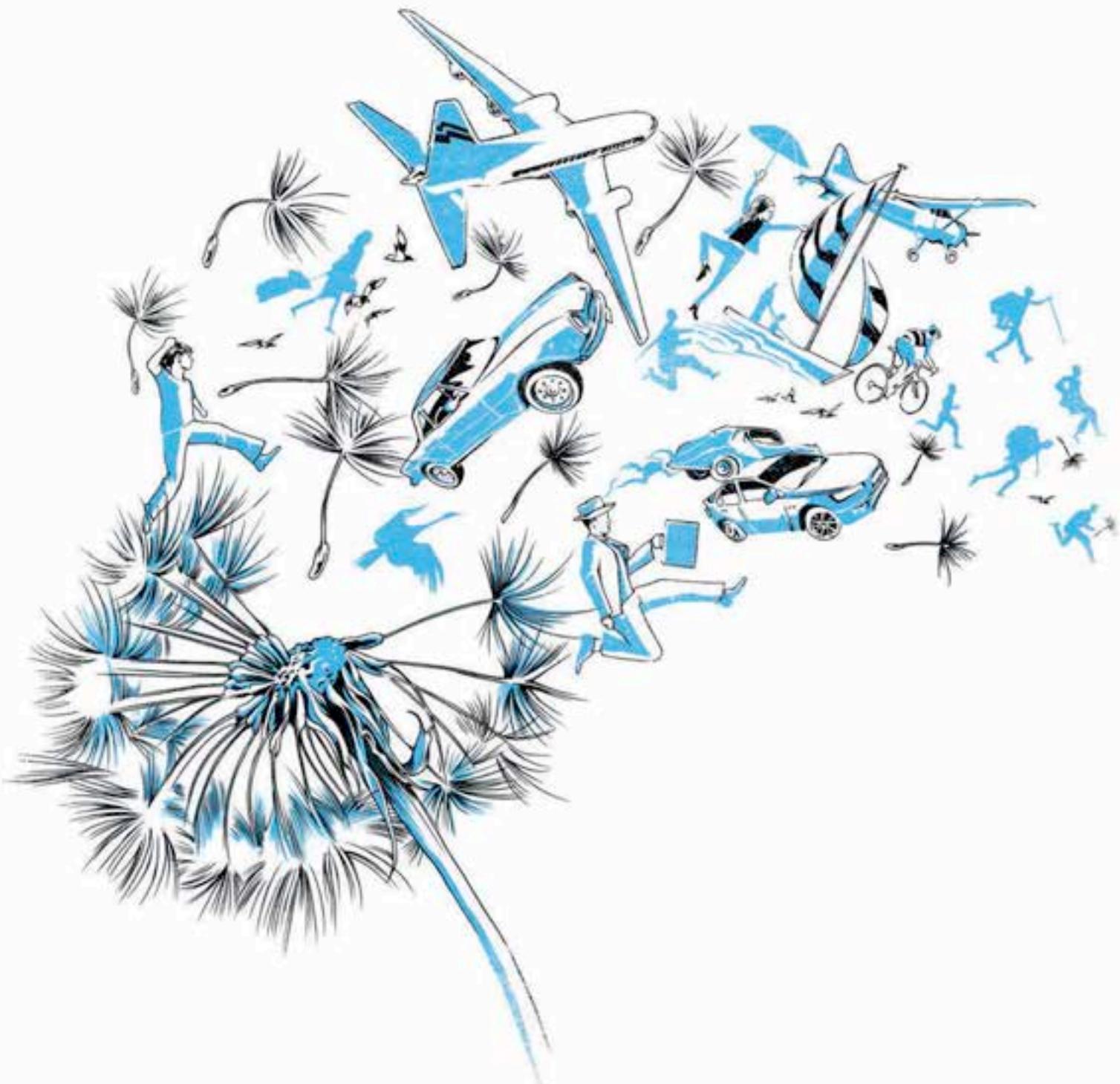
## La pace dove non c'è campo

La Svizzera è cambiata da quando ero bambina, è diventata più frenetica. Le persone non hanno più tempo, o meglio, lo avrebbero, lavorano meno di quanto si faceva prima in fattoria, ma si sentono stressate. Forse hanno delle priorità sbagliate. Il nostro ristorante si trova in un luogo in cui i telefoni non prendono. I clienti si siedono e tirano fuori il cellulare. All'inizio si stupiscono, di non poter giocherellare con il loro telefono, ma quando se ne vanno mi dicono di aver apprezzato proprio la pace.

La sera mi concedo un bicchiere di Amarone seduta in giardino e leggo un bel libro. Leggere è il mio hobby preferito, ho molta fantasia e quello che leggo lo vedo con gli occhi dell'anima. In sottofondo si sente il rumore del ruscello e mi sento felice. Perché quindi andar via da dove si è felici? □

**Heidi Bohl**, 60 anni, conduce col marito il ristorante «Speer» nel Steintal nei pressi di Ebnet-Kappel, San Gallo. Hanno quattro figli adulti.

# Vento e percorsi: la vita è continuo movimento



Jörn Kaspahl, illustratore di Amburgo,  
ha pubblicato i propri lavori, fra l'altro, su «The New Yorker»,  
«Monocle», «GQ», «Wired» e «Der Spiegel».



# APPARTAMENTI DI LUSSO

## A LUGANO CON SERVIZI ALBERGHIERI



### AFFITTIAMO E VENDIAMO

*appartamenti con SPA, ristorante, piscina interna ed esterna, anche per brevi periodi.*

*A pochi minuti dal centro di Lugano, con vista mozzafiato sul lago.*

*Privacy e comfort in un contesto unico ed esclusivo.*

[WWW.RESCORTCOLLINADOLOR.COM](http://WWW.RESCORTCOLLINADOLOR.COM)

RESORT COLLINA D'ORO

VIA RONCONE 22, 6927 AGRA, LUGANO | Tel. +41 91 641 11 11  
INFO@RESCORTCOLLINADOLOR.COM



UNA REGOLAZIONE OGNI 100 ANNI.  
UNA COMPLICAZIONE CHE FACILITA LA VITA.



**Master Grande Tradition Tourbillon Cylindrique**  
à Quantième Perpétuel Jubilee. Serie limitata a 180 esemplari.  
**Calibro Jaeger-LeCoultre 985.**

Grazie alla programmazione completamente meccanica del calendario perpetuo, l'orologio non dovrà essere regolato fino al 2100, prossimo cambio di secolo. Per garantire una precisione perfetta durante questo lungo lasso di tempo, Jaeger-LeCoultre ha dotato questo modello di un tourbillon volante a spirale cilindrica. La massa oscillante è finemente decorata con una medaglia d'oro ricevuta nel 1889, che simboleggia lo spirito pionieristico che da 180 anni anima gli Inventori della Vallée de Joux.

**JAEGER-LECOULTRE**  
TI MERITI UN VERO OROLOGIO.