

Segue dalla prima

O almeno il nuovo nome non è stato rivelato a chi non ha le buone fonti del *Riformista*. L'articolo può essere riassunto in alcuni punti. Ciascuno contiene una rivelazione e cercheremo di essere recensori accurati.

1. Prodi era stato scelto non per risolvere problemi ma per coprirli. Niente rivalità interne, niente conti con il passato. Un ariete per sfondare un po' alla cieca le palizzate berlusconiane e poi via come prima. Si sente un certo disprezzo per quel "prima", dal modo in cui vengono fatti i nomi di Visco, di Bassanini, della Bindi di cui - ci dice *Il Riformista* - non c'è proprio niente da rimpiangere.

2. Prodi avrebbe potuto legittimarsi, nonostante una nascita così poco gloriosa alla nuova guida dell'Ulivo, se solo avesse fatto una vera scelta riformista. Gli suggeriscono anche le parole: avrebbe dovuto dire e ripetere ad alta voce: «Il mercato non è un problema ma è la soluzione».

Disgraziatamente Prodi non l'ha detto, forse perché conosce benino la situazione dei 40 milioni di americani - tra cui un mare di bambini - tagliati fuori, per esosità delle compagnie di assicurazione o per precariato e "outsourcing" cronico del lavoro, dal mercato della salute. Forse perché ha notato la rivolta delle classi medie tedesche contro il Cancelliere socialdemocratico che li sta privando di sostegni di welfa-

re con cui si pagava la coesione e la pace sociale. Forse perché ha presente quanto poco il mercato abbia salvato dal precipitare nell'abbandono totale milioni di argentini vittime non di carestie o improvvise carenze di beni ma del cattivo governo dei privilegi e dell'illegalità. Prodi - come sanno in altre parti del mondo - non è un nemico del mercato. Crede in una certa armonia tra capitalismo, legalità e inter-

venti sociali come quelli che hanno ispirato l'America di Roosevelt, di Kennedy, di Carter, di Clinton (il Presidente che da un lato ha tentato in tutti i modi di correggere la grave ingiustizia sanitaria e dall'altro ha dato al suo Paese il benessere che George Bush e i suoi neo-conservatori hanno dissipato).

3. Però non basta. È inutile fare carriere. Senti in te «la spinta riformista» (citiamo testualmente) o

«stai rafforzando l'ala più radicale»? La risposta è dura e immediata, dettata dal realismo, non dalla cattiveria. Prodi è radicale. Qui, ovviamente, radicale significa più a sinistra. Così a sinistra da non poterlo collocare neppure in area Bertinotti. E certamente da non poterlo presentare nei salotti accanto a Consolo (quello di Telekom Serbia) o al pacato Giovanardi. Ma cosa significa, in questo contesto, sinistra?

4. La risposta viene alla fine, in due paragrafi. Nel primo si dice di Prodi, come estrema ragione di discredito, che vuole «andare in giro per un anno ad ascoltare il Paese». L'ipotesi è indicata come il colmo. E infatti l'articolista - che è il direttore del giornale e dunque particolarmente credibile - ci dice che, a questo punto, «sia i federatori che gli innovatori hanno dubbi sulla leadership di Prodi».

Noi non sappiamo con quali innovatori sia in contatto *Il Riformista* che - nella migliore tradizione americana - protegge le sue fonti. Siamo maliziosi se vediamo affiorare in questi innovatori anonimi l'incubo malevolo dei girotondi, l'odiosità dei cittadini auto-convocati, l'insopportabile pretesa dei non addetti ai lavori di interferire con la politica?

5. Forse fa luce il sarcastico riferimento alla mancanza di legami partitici di Prodi, quando l'articolista si chiede: «dove eserciterà la sua leadership Prodi? A Porta a porta, nel pastone quotidiano di Pionati?». Infatti a Porta a porta e nel pastone di Pionati entrano solo coloro che hanno un saldo rapporto con i partiti e che direttamente li rappresentano.

Nel mondo degli innovatori emerge una curiosa unità di misura. A che distanza sei da un rapporto di organicità e disciplina con un partito? Su quella distanza - e non sul vecchio asse destra-sinistra - si misura il radicalismo. Se è così, per Prodi e per alcuni di noi butta male.

In tanti ci siamo domandati come si è creata, quando, perché una tensione fra Romano Prodi e l'Ulivo

Abbiamo ricevuto una risposta illuminante dal "Riformista": il sarcastico riferimento alla mancanza di legami partitici di Prodi

# L'ombra di Prodi

FURIO COLOMBO

Per lungo tempo si pensava che il settore del trasporto aereo fosse un settore di monopolio naturale (dove una singola impresa può produrre a costi medi minori di quelli praticati da una pluralità di imprese), nel quale dovessero quindi operare una o poche compagnie e che dovesse essere regolato dallo stato. In quell'epoca in Europa esistevano solo le compagnie di bandiera, queste erano in una tranquilla situazione di monopolio domestico e di accordi monopolistici internazionali e quindi molte di esse, ma non tutte, facevano profitti. Ad un certo momento, con l'estensione dei mercati si è cominciato a dubitare dell'assunto, finché Carter prima e in modo più deciso Reagan poi decisero di adottare una politica di deregulation del settore del trasporto aereo americano.

La liberalizzazione prese l'avvio in Europa all'inizio degli anni '90 con una direttiva Comunitaria, in base alla quale era concesso il "cabotaggio", cioè veniva permesso ad ogni compagnia europea di atterrare in tutti gli aeroporti europei. Neppure negli Stati Uniti la liberalizzazione è stata completa, tanto è vero che ancora adesso le compagnie di bandiera europee non possono volare all'interno degli Stati Uniti. Tuttavia la deregulation ha determinato degli sconvolgimenti molto rilevanti che hanno condotto alla scomparsa di compagnie storiche (in America le prestigiose PanAm e TWA) e la nascita di nuove compagnie. Gli sconvolgimenti non hanno riguardato la sicurezza dei voli o l'occupazione complessiva di settore. La sicurezza delle nuove compagnie, anche delle cosiddette "low cost", non è inferiore a quella delle compagnie di bandiera, perché un grave incidente su una low cost ne comprometterebbe così tanto la reputazione che rischierebbe di scomparire dal mercato. L'occupazione si è ridotta nelle compagnie maggiori, ma è aumentata per l'ingresso di nuove compagnie ed è aumentata nell'ultimo decennio come saldo netto. Le conseguenze della liberalizzazione e dell'aumento di concorrenza, testimoniato dal maggior numero di compagnie e dalla contemporanea presenza di compagnie di bandiera e di compagnie low cost, si

# Alitalia e le altre, i perché del mercato

FERDINANDO TARGETTI

la foto del giorno



Bangladesh, uomini chiusi in un furgone della polizia. La principale forza di opposizione accusa il governo di cercare di intimidire con centinaia di arresti gli avversari politici

sono fatte sentire invece sulle tariffe, soprattutto su quelle più basse (non tanto sulle tariffe "business") e sui profitti delle compagnie. Malgrado la maggiore concorrenza continuano tuttavia a persistere due importanti fonti di rendite: l'attribuzione degli slots (diritto di decollo ed atterraggio in certe ore) e gli accordi cosiddetti di "code-sharing". Gli slots nazionali ed europei più redditizi sono stati attribuiti una volta per tutte alle compagnie di bandiera e non sono più stati rimessi sul mercato. Gli accordi di code-sharing sono accordi bilaterali tra governi che concedono alle proprie compagnie di bandiera i percorsi reciproci nei voli intercontinentali (se l'Alitalia vola a Mosca, Aeroflot vola a Roma), che, va ricordato, sono la principale fonte di reddito delle compagnie di bandiera. Per questo motivo non esistono compagnie low costs nei voli intercontinentali (diverso è il discorso per le agenzie di turismo che acquistano interi voli charter). Un'altra limitazione alla concorrenza riguarda il fatto che una compagnia di bandiera molto efficiente (ad esempio la Singapore Airlines) non può fare concorrenza ad altre compagnie di bandiera su percorsi che non riguardano il suo paese (ad esempio non può volare nella tratta Milano-New York).

Malgrado che, come si è detto, nel settore persistano posizioni di rendita monopolista, tuttavia le compagnie hanno cominciato a presentare negli ultimi vent'anni, sia negli Stati Uniti, sia in Europa, conti in rosso e anche ad andare incontro a fallimenti. Le ragioni probabilmente riguardano, oltre alla diminuita profittabilità del settore, la maggiore oscillazione della domanda. Dagli anni '90 la domanda del settore è stata più oscillante che nel passato e dal 1995 ha subito un lungo periodo di contrazione a seguito della guerra del golfo e dell'attentato alle torri gemelle prima, alla Sars poi e al terrorismo ora. Dalla fine del 2003 si è

assistito ad una ripresa della domanda e ad un'inversione di rotta: secondo la IATA (International Airtransport Association), nel 2004 il traffico dovrebbe aumentare del 7-8%, anche se i viaggiatori non raggiungeranno ancora i livelli del 2000. A fronte di questi mutamenti di lungo periodo delle dinamiche di mercato è possibile che molte imprese stentino ad acquisire l'abilità necessaria ad affrontarli, si dimostrino incapaci di rendere elastica l'offerta e di ridurre, quando serve, la capacità produttiva inutilizzata. Nel caso delle compagnie di bandiera la non-riduzione o addirittura l'aumento della capacità di offerta può essere dovuta ad un calcolo di prestigio nazionale anziché di convenienza economica. Il professor Ponti del Politecnico di Milano avanza inoltre l'ipote-

si che quando cade la domanda, le compagnie non riducano l'offerta per timore di perdere la concessione governativa degli slots. La capacità di reagire al mutato assetto di mercato è stato tuttavia diversa da compagnia a compagnia. Alcune compagnie si sono adagate sui sussidi pubblici e hanno vissuto finché lo stato le ha finanziate. La Sabena in 73 anni di vita ha registrato solo due anni di bilanci in attivo. Quando lo stato ho rifiutato di proseguire questa politica la Compagnia è stata venduta in parte alla Swissair, che voleva entrare negli scali di un paese della Ue; ma la zavorra del dissesto della Sabena ha affossato anche la Swissair. Alla British Airways le cose sono andate meglio. La signora Thatcher la privatizzò ad un prezzo molto favorevole agli acquirenti; tutta-

via bisogna riconoscere che la Compagnia seppe ristrutturarsi e ridurre i costi non appena i bilanci andarono in rosso (nel 2001 ridusse il personale di 12.652 unità); e peraltro ricordando che la British Airways ha il vantaggio rispetto alle concorrenti di avere molte rotte non liberalizzate verso i paesi Commonwealth. Nella Ue esistono altre compagnie di bandiera che, anche se direttamente o indirettamente pubbliche, come Air France, mostrano dinamismo e bilanci in attivo. Le due compagnie citate (e la KLM) hanno chiuso il 2003 con risultati economici eccellenti. La terza grande Compagnia la Lufthansa presenta nel 2003 un utile operativo (30 milioni) ed è in grado di aprire nuove rotte e, anche se chiuso il bilancio in rosso per gli ammortamenti (1 miliardo di euro), il suo

indebitamento è stato ridotto (a 660 milioni di euro). Esistono infine le compagnie cosiddette "low cost". La prima nacque in America nel 1978 (Southwest Airlines). Tra le più note in Europa sono la RyanAir e la EasyJet. Queste compagnie riescono a fare ottimi bilanci malgrado che volino su rotte e aeroporti secondari e malgrado che siano escluse dalle rotte redditizie come quelle intercontinentali: nel 2002, nel secondo anno di crisi, quando le avio-linee europee vedono diminuire del 5% i passeggeri-km e l'Alitalia del 18%, la RyanAir aumenta i ricavi del 35% e i profitti del 70%. Alla fine del decennio si prevede che la quota europea di queste compagnie passerà dall'attuale 16% del mercato al 27%.

La strategia di queste compagnie risiede nella riduzione dei costi e nel marketing d'offerta di voli a prezzi molto scontati. Le tariffe mediamente praticate dalle compagnie low cost sono, stando all'Economist, 1/3 di quelle praticate dalle compagnie di bandiera. I fattori di successo sono molteplici. I biglietti sono venduti via internet e in questo modo si riducono i costi delle agenzie di vendita. Le compagnie pretendono il pagamento anticipato e chi non vola non è rimborsato e su questo le compagnie ci guadagnano. Inoltre la conoscenza esatta del numero di passeggeri non induce la compagnia a praticare l'overbooking e a dover rimborsare con aggiunta di penali i passeggeri quando rimangono a terra. La scelta degli aeroporti è un altro elemento importante: devono essere al centro di ampi bacini di traffico, ma non congestionati e ben serviti di mezzi di trasporto verso le città limitrofe. Aeroporti di minori dimensioni generano risparmi e riducono inefficienze: l'aereo parcheggiato vicino alla aerostazione non richiede l'autobus per il passeggero; le code in cielo nell'atterraggio e nel decollo vengono eliminate e quindi si riduce lo spreco di carburante; i

velivoli a terra subiscono minori attese (tempo previsto per il giro-macchina è inferiore alla mezzora) e questo significa maggior utilizzo di aerei e personale e consente di poter effettuare fino ad una tratta al giorno in più per aereo. Queste compagnie presentano anche ottimi servizi: su 10.000 passeggeri la RyanAir nell'agosto 2003 perse 7 valigie, l'Alitalia 228 ("Eea Consumer Report", citato dal Sole/24 Ore 10-22 novembre 2003). Il personale di queste compagnie è molto duttile: ad esempio gli assistenti di volo sono impegnati anche nel controllo a terra dei biglietti e nella pulizia dell'aereo. L'altra grande fonte di risparmio è data dai velivoli, sempre nuovi (e minori costi di manutenzione) e dello stesso tipo, sicché ogni pilota può guidare tutti i velivoli della flotta senza dover possedere brevetti particolari. Infine un rilevante risparmio deriva dall'adozione del cosiddetto modello "point to point". I voli sono pianificati in modo tale che per ogni tratta l'aereo parta sempre dal luogo di arrivo nello stesso aeroporto (aeroporio base): in questo modo il personale dorme sempre a casa propria e la compagnia non è obbligata a pagare hotel carissimi e costi di missione al personale. Siccome non tutti i servizi aerei possono essere soddisfatti da questo modello (è necessario ad esempio far arrivare l'ultimo volo serale in aeroporti non di base se si vuole offrire un volo ai passeggeri di quell'aeroporto la mattina presto) le compagnie maggiori più efficienti hanno affiancato questo modello a quello tradizionale.

In buona sostanza nel panorama del trasporto aereo internazionale esiste una vasta gamma di compagnie la cui profittabilità è molto diversa le une dalle altre. Tralasciando il caso delle compagnie americane in Europa abbiamo una situazione di parziali protezioni delle compagnie di bandiera, una domanda più oscillante di prima e compagnie che sono più o meno capaci di far fronte all'eccesso di capacità, di crescente penetrazione nel mercato di compagnie low cost. In questo contesto alcune compagnie di bandiera hanno saputo mantenere i loro bilanci in attivo, altre come l'Alitalia no. Di questo parleremo nel prossimo articolo.

1/continua

segue dalla prima

## Incultura di governo

avanti alle risposte allampanate e alle inquadrate sempre più comiche le risate salivano irresistibili. E si accompagnavano a un senso di malessere, di disagio di ceto talora, perché fotografavano ruvidamente, una volta di più, lo stato dell'odierno parlamento. Non era il leader dei minatori o il capo storico delle occupazioni contadine delle terre a esibire la naturale, umile, decorosa ignoranza di chi non ha potuto studiare e si è guadagnato i galloni di parlamentare proprio battendosi perché tutti, anche i più poveri, possano avere il diritto di andare a scuola e poi lavorare dignitosamente. Ma l'uomo che ha avuto il suo posto in parlamento tuffandosi nelle opportunità di partito, il professionista o l'esponente del ceto medio arricchito che oggi vanta all'esterno il suo essere "classe dirigente", il suo status, il suo potere sancito - ci mancherebbe - dalla "sovranità popolare". Intendiamoci. Ognuno può non ricordare una data, anche se queste erano date, diciamo così, un po' particolari. Ma quello che sbigottiva durante la trasmissione era proprio il contrasto tra l'ampollosità, l'altegeria roboante dei discorsi che punteggiavano quotidianamente il parlamento, le dichiarazioni alla stampa, o le riunioni di partito, e il vuoto mentale spinto di certe risposte, condite con il fastidio che qualcuno si permettesse di farle, quelle domande impertinenti. Pensiamoci, dunque. Una maggioranza che è tutta e incondizionatamente americana, ma proprio tanto americana, che l'America (intesa come Stati Uniti) è il nostro faro e guai a chi non ci si riconosce, perché quella è una civiltà superiore; ecco, una maggioranza così poi non sa, perché proprio non ci si raccapezza, in che anno, in che secolo, è stata scoperta l'America (intesa come continente), da quando ha rapporti con l'Europa, da quando vi sono entrate le nostre religioni, le nostre lingue. Ancora. Una maggioranza che da anni strolaga e sentenzia e invece a ogni processo - ma anche a ogni

denuncia dell'opposizione o a ogni girotondo - contro i giacobini e contro la loro ghigliottina, è poi popolata da persone che non sanno di che parlano (ma lo avevamo sospettato), che collocano la Rivoluzione francese nel Cinquecento o nel Seicento o a fine Ottocento, tanto è lo stesso, e che anzi risponde nel "sedicesimo secolo" per dire più forbitamente "nel Seicento". È stupefacente vedere l'assenza di nozioni storiche che segna - forse come non mai - la classe politica che governa il paese. La quale, a quanto pare, cammina

nella storia come sospesa in un vuoto; e ne decide lo svolgimento futuro - per sé e per tutti gli altri - senza nulla saperne di quello passato. Historia magistra vitae, non v'è dubbio. Ma certo non lo può essere, maestra intendo, per chi di lei niente conosce: né le scansioni, né le concatenazioni, né le distanze, né le relazioni di causa-effetto, e probabilmente nemmeno il senso delle parole che gli avvenimenti, con precisione storica, vi hanno forgiato. Grazie alle lene l'Italia appariva l'altra sera una nazione guidata da un

autista che non sa né da dove viene né dove va. Bisogna ammetterlo: ci aveva stupiti il premier Berlusconi, una sera in tivù - da Costanzo, mi sembra - quando senza un filo di tentennamento aveva parlato del '46 come fosse il '48. Ma questi suoi parlamentari mostrano di dargli cappotto, di stargli, in questa speciale "materia", dieci spanne sopra.

E tuttavia il sapore amaro che restava dopo le interviste e le risate a perduto ci diceva, prima sommessamente poi sempre più impetuosamente, una cosa. Che questi signori hanno comunque fatto la scuola dell'obbligo. Dove prima una maestra (o un maestro) e poi una professoressa (o un professore) si sono dannati l'anima per compiacergli in testa l'abito della storia, e poi della letteratura. E magari hanno pure fatto (con pari risultato) le superiori. D'accordo, non si fa la cultura con le date. Ma senza le grandi date a fare da spartiacque, la cultura come capacità di discernimento muore, tutto diventa marmellata senza senso. Ed ecco allora la domanda scomoda anche per noi: che senso ha una scuola dell'obbligo se non porta in otto anni (dicono otto anni, Platone ne prevedeva due per imparare a leggere e scrivere...) ad avere i rudimenti dell'umanità in mano? C'è davvero da rifletterci. Qualche giorno fa, presentando a una festa dell'Unità il mio libro sull'abbandono scolastico e sugli insegnanti di trincea, il sociologo Franco Rositi ha sostenuto un po' controcorrente che un futuro governo dell'Ulivo dovrebbe fare un discorso chiaro e responsabile. In carenza di risorse, non promettere di investire su tutta la formazione ma annunciare il massimo sforzo su una cosa sola: la scuola dell'obbligo. Perché è lì, sosteneva, che si forma davvero la possibilità di essere uguali; lì si gettano le basi per realizzare - se mai può realizzarsi - il principio di uguaglianza. Mi aveva lasciato perplesso. Come mettere infatti in secondo piano, proprio oggi, l'università e la ricerca? Ebbene, le risposte dei parlamentari intervistati l'altra sera mi hanno fatto ricredere. Qui occorre dare un'istruzione decente, seria, e con fior di investimenti, a chi incomincia ad andare a scuola. Seguirlo senza sosta, con rigore e in modo coinvolgente, per tutti e otto gli anni. Perché se alla fine il livello della classe dirigente può essere quello che ci hanno trasmesso gli schermi, addio università, addio ricerca. In ogni caso. Meditiamoci davvero. E intanto grazie lene.

Nando Dalla Chiesa

<p><b>l'Unità</b></p> <p>CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE  <b>Marialina Marucci</b>                  PRESIDENTE  <b>Giorgio Poidomani</b>                  AMMINISTRATORE DELEGATO  <b>Francesco D'Ettore</b>                  CONSIGLIERE  <b>Giancarlo Giglio</b>                  CONSIGLIERE  <b>Giuseppe Mazzini</b>                  CONSIGLIERE  <b>Maurizio Mian</b>                  CONSIGLIERE</p> <p>"NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.p.A."                  SEDE LEGALE:                  Via San Marino, 12 - 00198 Roma</p> <p>Certificato n. 4947 del 25/11/2003</p> <p>Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. Quotidiano del Gruppo parlamentari dei Democratici di Sinistra - l'Ulivo. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555</p>		<p>Direzione, Redazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/13 tel. 06 696461, fax 06 69646217/9</li> <li>20124 Milano, via Antonio da Recanati, 2 tel. 02 8969811, fax 02 89698140</li> <li>40133 Bologna, via del Giglio 5 tel. 051 315911, fax 051 3140039</li> <li>50136 Firenze, via Mannelli 103 tel. 055 200451, fax 055 2466499</li> </ul> <p>Stampa:                  Saba s.r.l. Via Carducci 26 - Milano</p> <p>Fac-simile:                  Sies S.p.A. Via Santi 87, - Paderno Dugnano (Mi)                  Litoud Via Carlo Resenti 130 - Roma                  Ed. Telestampa Sud S.r.l. Località S. Stefano, 82038 Vitulano (Bn)                  Unione Sarda S.p.A. Viale Eimas, 112 - 09100 Cagliari                  STS S.p.A. Strada 5a, 35 (Zona Industriale) - 95030 Piano D'Arce (CT)</p> <p>Distribuzione:                  A&amp;G Marco Spa Via Forzezza, 27 - 20126 Milano</p> <p>Per la pubblicità su l'Unità  <b>Publikompass S.p.A.</b>                  Via Carducci, 29 - 20123 MILANO</p> <p>Tel. 02 24424712 Fax 02 24424490                  02 24424550</p>
--	--	---

La tiratura de l'Unità del 27 settembre è stata di 131.081 copie