

# PER REAGIRE L'OCCIDENTE DEVE UNIRSI

GIAMPIERO MASSOLO  
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Tutto, almeno finora, inutilmente: continuiamo ad essere messi di fronte ad una sequenza di fatti compiuti. Discutere sui torti e le ragioni (le incertezze e contraddizioni del campo occidentale e l'ossessione russa di vedersi riconosciuto il diritto di co-gestire il mondo con gli americani entrano in questo quadro almeno in egual misura) è tutto sommato poco utile. Meglio concentrarsi su alcuni punti fermi per cercare di definire una prospettiva. Esiste davvero una minaccia russa? Abbiamo gli strumenti per incidere sui comportamenti di Mosca? Cosa possiamo fare come comunità occidentale?

Sotto il profilo della minaccia, la Russia non lo è sul piano strategico, per dimensioni economiche inferiori ai livelli del G7, ulteriormente ridimensionate dai bassi prezzi del petrolio, e per arsenale militare, considerando difficilmente

impiegabile nella realtà quello nucleare e già molto sotto pressione nei vari teatri di crisi quello convenzionale. Può influire sui singoli scenari geopolitici, come dimostra il caso siriano e forse un domani anche quello libico. Continua nei suoi tradizionali tentativi di condizionamento delle dinamiche occidentali, replicando con l'ausilio significativo delle tecnologie comportamenti tipici dell'era sovietica. Nulla, insomma - ed è un primo punto - che un Occidente determinato e forte nei suoi convincimenti non possa bilanciare.

Possiamo mutare le sue condotte? Escluso, anche nel nostro caso, il ricorso alle armi, va preso realisticamente atto che, al di là dei mezzi politico-procedurali di riprovazione e condanna propri della comunità internazionale, non disponiamo della possibilità di incidere in modo efficace. A meno, ovviamente - ed ecco un altro punto - di non ricercare caso per caso, scenario per scenario punti di convergenza d'interessi che contengano e incanalino comporta-

menti russi, altrimenti pronti a trascinare.

Che prospettiva allora? Va riaffermata con forza - il terzo punto - la nostra identità e compattezza occidentale: non possiamo trascurare le preoccupazioni degli alleati Est europei, direttamente esposti alle turbolenze russe. Sarebbe un cuneo insostenibile in Europa, a tutto vantaggio di Mosca e del suo interesse a dividerci. Senza contare che una pericolosa spirale involutiva potrebbe scattare, oggi come oggi, anche al di là di ogni calcolo e volontà politica. E bisogna tenerne conto, per poterlo evitare.

In definitiva, dunque: condanna politica, determinazione a controbilanciare passo passo le mosse russe, ricerca delle cointeressenze possibili, compattezza alleata. Mosca non è un nemico credibile, ma sicuramente un avversario pericoloso, per ragioni politiche prima ancora che militari. A noi il compito di reagire, senza demoralizzazioni, ma con fermezza.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

# SE VUOL VIVERE L'ALITALIA SI SDOPPI

MARIO DEAGLIO  
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Poi, man mano che il trasporto aereo veniva liberalizzato, Alitalia scendeva di qualche gradino nelle classifiche internazionali dei passeggeri trasportati. Venivano erose le posizioni di monopolio sul mercato interno e non si conquistavano rilevanti quote di mercato su quello internazionale.

Di qui ha inizio una storia, che si avvita su se stessa: alla caduta delle classifiche fa da contrappunto la caduta del valore del titolo. Nel 2008 un «prestito-ponte» del governo salva la società mettendo la crisi a carico dei contribuenti. Si tenta la via delle alleanze industriali, a cominciare da quella con Air France, ma non la si porta a termine, mentre le rappresentanze sindacali assumono un ruolo crescente nella definizione della politica aziendale. Si giunge infine all'ingresso nel capitale, con il 49 per cento di Etihad, la dinamica compagnia di bandiera degli Emirati Arabi Uniti che inietta quasi 400 milioni di euro a inizio 2015 e suscita grandi speranze.

Passano due anni, tutti sono convinti che i problemi siano in via di soluzione e invece ecco l'ipotesi di un nuovo «salvataggio» pubblico o para-pubblico; il che significa all'incirca che l'iniezione ricostituente è stata «consumata» al ritmo di più di dieci milioni al mese senza produrre la svolta prevista. Gli aerei sono solidi, ma il bilancio precipita.

Perché quest'epilogo inatteso? Prima di tutto per uno sviluppo tecnologico che porta il nome di Frecciarossa e di Italo: tra il centro di Milano e il centro di Roma (là dove si accumulavano i profitti della «vecchia» Alitalia) i due marchi ferroviari ad alta velocità offrono un viaggio di durata non superiore a quella del viaggio aereo e di maggiore comodità.

Per vincere queste sfide ci vorrebbero prezzi dei biglietti decisamente più bassi. A causa di un'organizzazione interna mai radicalmente rivista, quei prezzi non consentono però ad Alitalia di essere competitiva con le linee «low cost» come Ryanair e Easyjet che la superano da qualche anno nel numero dei passeggeri trasportati sulle tratte italiane.

Perché non si rivede l'organizzazione interna? Non solo per casi clamorosi di inefficienza e privilegi, peraltro in diminuzione in questi anni, ma per una sorta di «vendetta della geografia»: un paese lungo e stretto come l'Italia avrebbe tecnicamente bisogno di due «hubs», ossia aeroporti di transito e di interscambio di voli e destinazioni, nonché di rifornimento e manutenzione per gli aerei. Le dimensioni complessive del mercato italiano consentono però di averne uno solo a livello dei costi. In altri termini, l'Alitalia dovrebbe avere uno «hub» a Fiumicino e uno a Malpensa ma riesce, con fatica, a permettersi solo quello di Fiumicino.

Una soluzione, forse l'unica possibile, è quella di uno smembramento, con un'Alitalia-Fiumicino che, pur con qualche sovrapposizione, concentri le rotte mondiali verso il Sud e il Sud-Est e un'Alitalia-Malpensa che serva il fabbisogno delle rotte verso il Nord-Ovest e il Nord-Est. Con organizzazioni molto più snelle, chiari bacini regionali di utenza, il pareggio e l'utile di bilancio potrebbero diventare realtà.

Naturalmente dovrebbe trattarsi di società del tutto indipendenti, aderenti ad «alleanze internazionali» differenti, con la proprietà almeno in parte diversa, in ogni caso pressoché totalmente privata: nell'epoca post-globale, mentre si celebrano i sessant'anni dell'Unione Europea non è più tempo di «compagnie di bandiera» finanziate con soldi pubblici. E forse si avvicina il tempo in cui le bandiere nazionali di ogni tipo serviranno soprattutto per le rievocazioni storiche.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

# LAVORO, COME SFIDARE I ROBOT

PIETRO PAGANINI

Il lavoro è la sfida più grande che ci aspetta. Dalle prossime politiche per il lavoro dipende il benessere delle future generazioni così come il loro grado di libertà. Ne sono finalmente consapevoli i 27 che sabato hanno firmato la Dichiarazione di Roma auspicando «un'Europa sociale (...) che lotti contro la disoccupazione»; ne è molto preoccupato anche Papa Francesco ad ascoltarne le prediche. Né gli uni né l'altro però, sembra non avere compreso appieno le dinamiche con cui il mercato del lavoro sta evolvendo. Entrambi aspirano a modelli predefiniti che appartengono al passato e che purtroppo non possono risolvere i problemi sollevati dalle trasformazioni in atto. Nemmeno il Presidente Trump, che pur può vantare un'economia più vibrante, sembra aver colto appieno il fenomeno. I dati poi che ci giungono periodicamente non sempre ci sono d'aiuto ma rischiano di confonderci. Secondo uno studio privato (PwC) il 38% dei lavori Usa potrebbe essere sostituito dalle macchine entro il 2030 (il 35% in Germania e il 30% in Inghilterra). Altre ricerche stima-

no addirittura che 4 lavoratori su 10 lasceranno il posto alle macchine entro il 2022. A questi numeri dobbiamo aggiungere che chi entra oggi nel mercato del lavoro dovrà cambiare tra le 5 e le 7 professioni (Wef) mentre il 40% dei lavoratori americani lavoreranno in proprio entro il 2020. Le prospettive dell'automazione in Italia sono ancora deboli, al di là ovviamente della retorica (di cui siamo maestri) sull'Industria 4.0. Sono altri i numeri che siamo soliti commentare, e gli ultimi sono arrivati ieri: gli under 30 che lavorano nella Pubblica amministrazione sono ridotti al 2,7% (6,8 gli under 35%). Con un tasso di disoccupazione che oscilla intorno al 40%, i «giovani» italiani si rendono indipendenti a quarant'anni.

Sebbene alcuni dei dati che circolano sul futuro del lavoro possono sembrare sproporzionati, ci troviamo sicuramente di fronte ad un paradosso. I Paesi Ocse che più rapidamente stanno automatizzando i processi produttivi hanno un tasso di disoccupazione molto basso. Al contrario, i Paesi con un tasso di disoccupazione alto - e un basso livello di occupazione - sono quelli in cui l'automazione dei processi produttivi è ancora molto lenta, come l'Italia. Esattamente l'opposto di quanto si temeva. La produttività resta ancora bassa ovunque invece, addirittura stagnante in Italia. Così non crescono i salari, vedi gli Stati Uniti, generando un legittimo malcontento tra i cittadini. Le cause però non sono da ritrovare nell'automazione. In Italia i salari non crescono perché si produce poco, i giovani non sono stimolati ad entrare nel mercato del lavoro, e quando lo sono si presentano impre-

parati. Si deve capire come creare più posti e non come proteggere quelli che ci sono. Così negli Usa dove tuttavia, il problema sembra almeno per il momento, essere un altro. Con l'arrivo dei robot le imprese non licenziano immediatamente ma tendono a riallocare i dipendenti al loro interno. E quando l'uomo lascia il posto alla macchina è disposto, per non restare senza uno stipendio, a prendere posizioni che richiedono meno competenze, producono di meno e danno salari più bassi. Ecco perché la disoccupazione Usa resta ai minimi. Si improvvisasse il reddito però e quindi in prospettiva potrebbero tornare a crollare i consumi. Così come potrebbero sviliti le competenze, e potrebbe di conseguenza diminuire, anche se non è detto, gli investimenti produttivi. C'è una terza via, più auspicabile: una volta ceduto il lavoro ai robot, ci riqulifichiamo per creare altre professioni che a loro volta si estingueranno obbligandoci a riformarci e crearne di nuove. Questa soluzione è la più auspicabile, ma richiede tempi molto lunghi e genererebbe situazioni di in-out dal mercato del lavoro che necessitano di un nuovo modello di welfare. In questo contesto prende forma l'idea di reddito di cittadinanza su cui persino i liberali più ostili all'ipotesi di reddito fisso, stanno ormai riflettendo.

Ci sarebbe un ulteriore scenario su cui concentrarci, non così folle né forse troppo remoto: il giorno in cui faranno tutto le macchine e i nostri nipoti non saranno obbligati a crearsi un lavoro. Meglio cominciare a pensarci.

@pietropaganini

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## LA STAMPA

Quotidiano fondato nel 1867

DIRETTORE RESPONSABILE  
MAURIZIO MOLINARI

VICEDIRETTORE  
LUCA UBALDESCHI VICARIO, MASSIMO VINCENTI, MARCO ZATTERIN

REDAZIONE CAPO CENTRALE  
FLAVIO CORAZZA

CAPO DELLA REDAZIONE ROMANA FRANCESCO BEI

CAPO DELLA REDAZIONE MILANESE PAOLO COLONNELLO

ART DIRECTOR CYNTHIA SGARALLINO

COORDINATORI MACRODESK

GIANNI ARMAND-PILON ATTUALITÀ, ALBERTO INFELISE STILI DI VITA,  
GUIDO TIBERGIA CRONACHE, MARCO SOBANO DIGITALE

REDAZIONI

GIUSEPPE SALVAGUOLO ITALIA, ALBERTO SIMONI ESTERI,

TEODORO CHIARELLI ECONOMIA E FINANZA,

ANDREA MALAGUTI INCHIESTE,

MAURIZIO ASSALTO CULTURA, PIETRO NEGRI SCAGLIONE SPETTACOLI,

RAFFAELLA SILIPIO SOCIETÀ, PAOLO BRUSOIO SPORT,

LUCA FERRUA CRONACA DI TORINO

ITALIANA EDITRICE SPA

PRESIDENTE JOHN ELKANN

VICEPRESIDENTE CARLO PERRONE

AMMINISTRATORI

LUCA ASCANI, LODOVICO PASSERIN D'ENTREVES, DIEGO PISTONE

AMMINISTRATORE DELEGATO LUIGI VANETTI

DIRETTORE GENERALE MAURIZIO SCANAYNO

DIRETTORE EDITORIALE MAURIZIO MOLINARI

RESPONSABILE DEL TRATTAMENTO DEI DATI DI USO REDAZIONALE (D. LGS.

196/2003):

MAURIZIO MOLINARI

REDAZIONE AMMINISTRAZIONE E TIPOGRAFIA VIA LIGUARO 15 - 10126 TORINO, TEL. 011 666881

STAMPA

ITALIANA EDITRICE SP.A. VIA GIORDANO BRUNO 84, TORINO

ROTOCOLOR SP.A. VIA DEL CASALE CAVALLARI 186/188, ROMA

ROTOCOLOR SP.A. VIA NAZZARIO SALURO 6, PADERNO DUGNANO

ROTOCOLOR SP.A. ZONA INDUSTRIALE PREDIDA NUOVA NORD STRADA 30, SASSARI

ETIS 2000, ZONA INDUSTRIALE VIII STRADA, CATANIA

© 2017 ITALIANA EDITRICE SP.A.

REDAZIONE: TORINO N. 011 666881; CATEGORIE ADS 2016 DEL 06/02/2017.

LA TIRATURA DI DOMENICA 26 MARZO 2017 È STATA DI 28.200 COPIE



## La Stampa

Usa La Stampa (Usps 684-930) published daily in Turin Italy. Periodicals postage paid at L.I.C. New York and address mailing offices. Send address changes to La Stampa c/o speedimex Usa inc. - 3502 48th avenue - L.I.C. NY 11101-2421.

SERVIZIO ABBONATI Abbonamento postale annuale 6 giorni: € 402,50.

Per sottoscrivere l'abbonamento inoltrare la richiesta tramite Fax al numero 011 5627958;

indicando: Cognome, Nome, Indirizzo, Cap, Telefono.

Forme di pagamento: c.c. postale 950105; bonifico bancario sul conto n. 12601

Istituto Bancario S. Paolo; Carta di Credito telefonando al numero 011-56381

oppure collegandosi al sito www.lastampashop.it; presso gli sportelli del Salone La Stampa, via Lugano 21, Torino.

INFORMAZIONI Servizio Abbonati tel. 011 56381; fax 011 5627958. E-mail abbonamenti@lastampa.it

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ NAZIONALE

A. Manzoni & C. s.p.a. via Nervesa, 21 - 20139 Milano. Telefono: 02 574941.

CONCESSIONARIA PER LA PUBBLICITÀ LOCALE PUBBLICOMPASS S.p.A.

Direzione Generale, via Lugano 15 - 10126 Torino, telefono 011 6665211, fax 011 6665300

www.pubblicompass.it - info@pubblicompass.it

DISTRIBUZIONE ITALIA TO-DIS S.r.l. via Lugano 15, 10126 Torino. Tel. 011 670161, fax 011 6701680.