

[Transcript] Il Mondo / La Cina protesta contro i paesi del G7. La Ryanair vuole diventare la più grande compagnia aerea del mondo.

La Cina dice noi stiamo alle regole internazionali, ma le regole internazionali sono quelle volute dalle nazioni unite, il G7 non ha alcuna voce in capitolo perché ci sono troppi Paesi fuori.

Soprattutto ribadisce che Taiwan è una questione interna alla Cina, quindi nessuno stato estero si può permettere di interferire e che non vengono presi in considerazione le critiche che ci sono state poi sugli diritti umani.

Il giorno seguente hanno addirittura convocato l'ambasciatore giapponese, accusandolo che ospitare un G7 che ha avuto come tema parole loro le critiche alla Cina in qualche modo mina gli equilibri internazionali.

In questi ultimi mesi Pechino è stata una girandola di incontri diplomatici, come procede il tentativo di diventare un centro alternativo agli Stati Uniti?

Beh il tentativo è in campo e sempre più si stanno arroccando di fatto due parti di mondo e due visioni del mondo, cioè quello che forse sbagliando noi chiamiamo il mondo occidentale diciamo Stati Uniti e Europa, paladini non tanto dei diritti umani ma di l'ordine democratico e di governi comunque scelti dalle popolazioni attraverso libere elezioni e dall'altra parte il resto del mondo che si trova bene o male all'ottavo durante una crisi economica che ha governi più o meno criticabili ma che comunque si sentono indiritto di dire la loro e di cercare di trovare soluzioni altre a quelle volute e qui cito nuovamente i mediocinesi dal cugino americano.

Quali sono i risultati diplomatici più importanti che la Cina ha raggiunto in questa fase della sua politica estera?

La riapertura delle relazioni diplomatiche tra Iran e Arabia Saudita si mette al primo posto.

È stato anche molto importante anche se non inaspettato che durante la sua visita di Stato il presidente brasiliano Lula abbia in qualche modo avallato la politica di Pechino all'internazionalizzazione dell'ONU ovvero a quel movimento economico che chiede che non tutti i pagamenti internazionali siano fatti in dollaro e Pechino in questo sta spingendo molto la propria moneta nel mondo in via di sviluppo.

Non ultimo mentre Aeroschima andava diciamo in scena il G7, Pechino ha ospitato a Sian i leader delle Repubbliche Centroasiatiche, questo è avvenuto con uno sfoggio quasi imperiale anzi non quasi diciamo che i delegati sono stati accolti con le insegne della dinastia dei Tang come un posto noi accoglieremo non lo so dei capi di Stato stranieri come gli imperatori romani accoglievano i capi di Stato dell'epoca.

Altro punto a favore di Pechino era stata la criticatissima visita di Macron che in qualche maniera aveva lasciato molto a geocinesi e aveva in qualche modo evitato di schierarsi su punti che stanno diventando sempre più importanti in questo momento mi riferisco soprattutto alla questione di Taiwan.

Diciamo che con questo G7 di Aeroschima anche le posizioni francesi e seppure non state più tenere quelle tedesche sono comunque state portate a livello di rottura americano. Questa iperattività sul fronte internazionale arriva però in un momento dedicato per la Cina che per la prima volta vederà a lentare il suo motore economico, c'è un legame tra le due cose secondo te.

La situazione geopolitica internazionale è quella che è però come sempre quando uno

[Transcript] Il Mondo / La Cina protesta contro i paesi del G7. La Ryanair vuole diventare la più grande compagnia aerea del mondo.

Stato è in difficoltà economicamente e a livello di politica interna soprattutto se uno Stato autoritario tenta di trovare un nemico all'esterno e in questo caso diciamo che è una maniera anche di canalizzare la rabbia in Cina l'economia non sta andando benissimo anche se i numeri sono comunque più alti di quelli che in noi in occidente ci aspettiamo.

Detto ciò però c'è una disoccupazione giovanile a livelli quasi mai visti prima, un giovane su 4 ha disoccupato, ha superato il 20% la disoccupazione giovanile e poi ci sono moltissimi temi economici interni che rischiano di esplodere dalla bolle immobiliare al debito pubblico. Tutte queste difficoltà economiche sono a rischio protesta, proteste che pechino teme molto soprattutto pechino teme e lo abbiamo visto per come è finita la politica contro il covid cinese teme le proteste dei giovani che vivono nelle città e che hanno un livello di istruzione alta che sono quelli poi più colpiti da questa crisi di disoccupazione.

Per tornare al G7 comunque Biden proprio alla fine dell'incontro ha cercato di rassicurare la comunità internazionale paventando una forma di disgelo con la Cina per fino fatto capire che ci potrebbe essere presto un vertice a due, è il segnale che potrebbe esserci una piccola svolta?

È qualcosa che ci auguriamo tutti anche se però la Cina non ha risposto direttamente alle parole di Biden ma ha subito dopo a distanza di poche ore vietato l'acquisto da parte delle aziende cinesi soprattutto le aziende di Stato della componentistica di chip prodotti dall'azienda statunitense Micron.

Come sappiamo i semiconduttori sono importantissimi in questa fase storica, sono anche una delle questioni più importanti all'interno delle decisioni che verranno presi su Taiwan dove si produce il 60% dei semiconduttori del mondo e il 90% di quelli di alta qualità e questo ci fa capire che in realtà le acque sono ancora molto agitate.

Grazie a Cecilia Tannasio-Ghezzi.

Grazie a voi.

Il regista Alessandro Tessè racconta un video reportage realizzato con Pierpaolo Mittica per Internazionale che si può vedere sul sito.

La guerra in Ukraine ha scaraventato il mondo in un periodo di grande incertezza e nessuno può prevedere con esattezza quali saranno le sorti di questo conflitto.

La sola cosa che più o meno parebbe certa è che non è in via di conclusione, anzi con i toni che si stanno esacerbando da entrambi i lati corriamo seriamente anche il rischio di una guerra atomica.

Tutto questo impatta negativamente sull'economia e sulla vita quotidiana di tutta Europa, ma il popolo ucraino che più di tutti sta sopportando un carico insostenibile.

Così, mentre ogni giorno in tv numerosi colleghi e colleghe ci dando le notizie fresche dal fronte abbiamo deciso di rivolgere la nostra attenzione in quei luoghi dove i riflettori si sono spenti da mesi con l'idea di raccontare le storie e le testimonianze di tutte quelle persone che esistono fra le mascheri e la disoccupazione galoppante, spesso senza luce, acqua e neanche riscaldamento.

Il nostro video reportage parla di una piccola comunità, anzi, di quel che ne rimane dopo l'occupazione russa.

Siamo state a Dorenka, cittadina a pochi chilometri dalla più famosa brucia, per potervi mostrare

[Transcript] Il Mondo / La Cina protesta contro i paesi del G7. La Ryanair vuole diventare la più grande compagnia aerea del mondo.

le vite degli ultimi abitanti rimasti, fra la disperazione di aver perso tutto e la speranza di ottenere una casa provvisoria.

Buongiorno a tutti, questo è Michael O'Leary, io sono il CEO di Ryanair e io voglio celebrare con te la storia di l'amore che esiste tra Ryanair e Bergamo Airport, Oriol Serio.

20 anni fa oggi abbiamo fatto il nostro primo flight a Bergamo, non c'era niente a cui Bergamo, non c'era niente a cui l'avete visto di Ryanair.

20 anni fa, Bergamo è, credo, il numero 3 aeroporto in Italia, ancora la più rapida del aeroporto in Italia.

Ryanair è il numero 1 aeroline di Italia.

20 anni fa, nessuno sapeva dove era Bergamo e nessuno aveva mai sentito parlare di Ryanair.

20 anni dopo, Bergamo è il terzo reporto d'Italia e Ryanair è la prima linea aerea in Italia.

Con queste parole, l'amministratore delegato di Ryanair, Michael O'Leary, festeggiava lo scorso anno, il ventesimo anniversario del primo volo della linea aerea in Italia.

Oggi, con ordini già piazzati per centinaia di aerei, Ryanair ambisce a diventare la compagnia con il maggior numero di passeggeri al mondo.

O'Leary è infatti dichiarato che l'obiettivo dell'azienda è di raggiungere i 300 milioni di passeggeri all'anno entro il 2034.

Il suo ottimismo è sostenuto da entrate record per Ryanair, che ha superato in dentro il crollo dei viaggi durante la pandemia ed è tornato a crescere a ritmi ancora più elevati di prima.

Ma preoccupazioni sull'impatto ambientale del trasporto aereo e il costo del carburante spingono alcuni a mettere in dubbio che la compagnia irlandese possa davvero raggiungere il suo obiettivo.

Ne parliamo con Andrea Pipino, editor d'Europa d'Internazionale.

L'amministratore delegato di Ryanair sta dando prova di una grande ambizione che però a quanto pare è sostenuta anche dai fatti, perché come dicevi la compagnia irlandese che sarà fondata nel 1985 complessivamente, quindi quasi 40 anni fa, ha chiuso l'anno fiscale che appunto sia appena interrotto, con numeri impressionanti, un utile netto di 1,4 miliardi di euro molto diverso rispetto alle perdite dell'esercizio dell'anno precedente che erano state di 355 milioni di euro.

Inoltre il vettore ha trasportato quasi 170 milioni di passeggeri, cioè il 74% in più rispetto all'anno prima e ha raggiunto un fatturato di quasi 11 miliardi di euro, anche questo in aumento del 124% rispetto al 2022.

A conti fatti oggi in Europa un voloso 5 è operato da Ryanair.

L'Hallocost come hai detto punta a crescere ancora, per questo è stato e solamente ha previsto un aumento del 10% dei passeggeri trasportati e poi c'è tutto lo scenario che hai raccontato tu.

Ma come è fatto Ryanair a crescere mentre c'è stata la pandemia che ha ridotto i viaggi per almeno due anni?

Allora ha fatto diverse cose che le altre compagnie aeree non hanno fatto, come ha spiegato Olyri ha avuto fortuna ma soprattutto avuto molto coraggio, perché non ha fatto tutti gli scienziamenti che hanno fatto le altre linee aeree durante il periodo in cui gli aeree erano a terra.

[Transcript] Il Mondo / La Cina protesta contro i paesi del G7. La Ryanair vuole diventare la più grande compagnia aerea del mondo.

Quindi ha mantenuto il suo staff, ha fatto ovviamente delle turnazioni e abbastato gli stipendi e il risultato è che quando le cose sono ripartite gli aeree hanno ricominciato a volare e non si è trovato a dover gestire la mancanza di personale che ha messo se ricorderete l'anno scorso e due anni fa in grande difficoltà le altre compagnie aeree.

Inoltre ha ripreso ad assumere prima degli altri, appena finita la prima fase più critica della pandemia e quindi anche probabilmente a condizioni migliori e ha comprato anche diversi aerei.

Tutto questo l'ho potuto fare grazie al suo modello di business tutto particolare che si basa sull'uso di aeroporti secondari che hanno costi molto più bassi rispetto agli aeroporti dei città principali e che offre servizi come tutti sapete probabilmente veramente all'osso.

A bordo si paga tutto e poi si paga anche per prenotare il posto, per i bagagli, per saltare la fila all'aeroporto.

Solo per andare al bagno ancora non si paga, anche se Olyri in una delle sue ormai famose uscite provocatorie degli ultimi anni aveva proposto una tariffa anche per quello oltre a biglietti quasi gratis per chi accettava di viaggiare in piedi come si fa sull'autobus e prezzi più alti per i passeggeri più pesanti.

Tutte queste cose ovviamente non sono mai avvenute ma tuttavia per anni hanno contribuito a far parlare molto di Ryanair.

Oggi che i trasporti sono ricominciati a pieno ritmo, quanto è importante per il trasporto europeo la presenza di Ryanair?

La Ryanair offre ormai collegamenti capillari con tutta l'Europa.

Sono in gran parte collegamenti turistici ovviamente ma non solo perché se si vanno a vedere le rote delle compagnie dello coste non solo di Ryanair ma per esempio anche di Whitzers che non è l'unica altra grande compagnie dello coste che sta riuscendo a tenere i prezzi bassi che stanno ancora continuando a crescere e si capisce subito che in molti casi queste rote rispecchiano una domanda di mobilità che in gran parte è allegata ai movimenti migratori degli ultimi anni. È così che si spiegano di tanti voli per fare un esempio tra il Regno Unito e la Polonia o tra l'Italia e la Romania sono casi più semplici, ma anche per esempio se si vanno a vedere le rote delle singole compagnie, tra la Bosnia e la Svezia per esempio o tra la Svizzera e il Kosovo e l'Albania è il risultato di una lunga migrazione tra questi paesi. In un certo senso è vero che queste linee aeree svolgono una funzione di raccordo che è stata molto importante negli ultimi anni di massiccia e migrazione interi europei. Non sono solo le compagniere dei weekend fuori con gli amici.

Con il ritorno del turismo di massa, però dopo la pandemia, c'è anche il ritorno di una concorrenza più serrata. Come farà Ryanair a raggiungere davvero questo obiettivo di 300 milioni di persone trasportate ogni anno entro il 2034?

Questo obiettivo effettivamente impressionante sembra un azzardo, specialmente come dicevi in una fase in cui in Europa la coscienza mentalista probabilmente farà a riscoprire ai viaggiatori i nuovi mezzi di trasporto, il treno in teoria, e in un momento in cui le tasse sul carburante e il prezzo del carburante stesso sono in continuo aumento. Tuttavia, Olyri sostiene che anche con una crescita industriale del 4-5% all'anno, che è una cosa fattibile per la compagnia guardando gli ultimi dati, l'obiettivo sarà

[Transcript] Il Mondo / La Cina protesta contro i paesi del G7. La Ryanair vuole diventare la più grande compagnia aerea del mondo.

più o meno raggiungibile. Ha conferma del fatto che Olyri crede veramente in quello che dice c'è stato l'acquisto di 300 aeroplani per rotte a breve raggio dell'affare complessivamente da circa 40 miliardi di euro. 150 aerei sono già stati comprati e su altri 150 è stata esercitata un'opzione, operazione che è stata fatta in tempi non sospetti durante la pandemia evitando quindi quell'imbuto che si è creato dopo che finita la crisi.

Non bisogna almeno dimenticare che l'ingresso nel mercato di nuovi competitor è sempre più difficile per diversi motivi, l'incertezza finanziaria, i costi crescenti che abbiamo appena ricordato, e in buona parte proprio per l'esistenza di una compagnia come Ryan Nair che ha attualmente la forza per sbagliargliare con i suoi prezzi ogni possibile concorrenza si affaccia adesso sul mercato. D'altra parte le cifre sulla crescita che sono state ventilate da Olyri sembra eccessive, ma se andiamo a vedere i dati degli ultimi vent'anni delle compagnie dello coste scopriamo che tra il 2006 e il 2020, quindi 14-15 anni di esercizio, la quota di mercato globale, quindi non in Europa, dell'Elo coste è più che raddoppiata, passando dal 15 al 35%, quindi probabilmente le cifre di Olyri non sono proprio così folli. Le parole che ha detto del resto sono chiarissime e quello ci tocca testualmente. Se non facciamo idiozie, cosa che è una sfida quotidiana nel nostro settore, continueremo a stracciare qualsiasi altra compagnia europea. A questo punto però, anche se il traffico era tornato ai livelli per pandemia, i biglietti sono rimasti mediamente molto più costosi di prima, perché sta succedendo questo e cambierà, tornerà a scendere?

Ci ne siamo accorti tutti cercando di prenotare i voli, i prezzi sono più alti rispetto al periodo pre-pandemia, specialmente sulle rotte dove sono stati tagliati i voli rispetto al passato. I motivi di questo aumento dei prezzi sono comunque diversi, innanzitutto c'era mancanza di livelli voli, perché durante la pandemia molte linee che non potevano volare hanno deciso di dismettere, quindi di lasciare inutilizzati per lungo periodo gli aerei, per rimetterli in pista ci vuole tempo e denaro, molti soldi. Durante il lockdown, la fase più intensa del lockdown, gli aerei dismessi erano addirittura 16.000 in tutto il mondo, circa due terzi dell'intera flotta commerciale del pianeta. Facile immaginare quale spesa economica sul medio periodo questo problema possa comportare per rimettere in pista questi aerei per farli tornare a volare. Poi c'è stata la questione della mancanza di personale, a cui abbiamo già accennato, che ha costretto le compagnie a tornare a fare assunzioni però a costi maggiori del passato e trovando difficoltà anche a reperire il personale necessario.

Infine ovviamente la cosa più logica di cui si è parlato di più è l'aumento del prezzo di carburanti e delle tasse sui carburanti stessi. La realtà è che probabilmente i prezzi dei voli e dei voli locosti in generale rimarranno alti ancora per un bel po' di tempo e anzi c'è già chi sta immaginando una fine imminente dell'era dei voli ultra scontati, sia per le locosti sia per le altre compagnie. Grazie Nandrapipino. Grazie a voi.

Il libro della settimana consigliato Racheara Nielsen vice direttrice di Internazionale. Una femminista bianca è una persona che rifiuta di riconoscere il ruolo che la bianchezza con il conseguente privilegio razziale ha avuto e continua ad avere nell'universalizzare le preoccupazioni, l'agenda, le convenzioni delle femministe bianche, spacciandole per quelle di tutti i femminismi e di tutte le femministe. Comincia così il saggio contro il femminismo bianco dell'avvocata e filosofa politica pakistana americana Rafia Zakaria, pubblicato da ADD Editore. L'obiettivo di Zakaria è smascherare le strutture di potere

[Transcript] Il Mondo / La Cina protesta contro i paesi del G7. La Ryanair vuole diventare la più grande compagnia aerea del mondo.

di dominio presenti nella teoria e nell'attivismo femminista occidentale nordamericano, che escludono e marginalizzano le voci e le vite reali delle donne non bianche.

La sua critica non risparmia nessuno. Da mostri sacri del femminismo come Simone de Beauvoir, al mondo delle ONG della filantropia la Melinda Gates, fino ad arrivare a giornalisti e al fotoreporter famose come la norvegese Osne Sirestad e la statunitense Linsey Addario. Contro il femminismo bianco di Rania Zakaria è un libro intelligente, che attratti può anche irritare, ma che offre una riflessione sempre preziosa per un femminismo più generoso e inclusivo.

Dalla redazione di internazionale per oggi è tutto. Scriveteci a podcastchiocialeinternazionale.it o mandate un messaggio vocale al numero che trovate nella descrizione del podcast e dell'episodio. E per ricevere una notifica quando esce un nuovo episodio iscrivetevi al podcast. L'appuntamento con il mondo è domattinale 6.30.