

Oggi, nella nuova Alitalia, per espressa ammissione dello stesso Colaninno, i costi (ma visti i risultati operativi si può pensare che si riferisse solo a quelli del personale) sono a livello di una low cost, per cui quei piloti tanto bravi, come da lui stesso dichiarato, oggi sono i peggio pagati d'Europa.

E con loro anche gli assistenti di volo e tutto il personale dipendente che, presupponendo 12.500 dipendenti e 151 aeroplani è di circa 83 unità per aeromobile contro le 172 dell'Air France-KLM, e le 205 della Lufthansa (dati ricavati dai bilanci 2007).

Per quanto riguarda gli altri costi, invece, probabilmente non è cambiato nulla nei rapporti percentuali sui ricavi, anche se questo non è possibile saperlo prima dell'analisi della relazione completa di bilancio, ma se CAI continua a perdere circa un milione di euro al giorno (ovvero 326 milioni in 365 giorni) pur avendo abbassato ulteriormente il costo del personale, la ragione, oltre ad un coefficiente di riempimento basso, può essere attribuita solo alle spese ancora fuori controllo.

Peraltro la perdita di 326 milioni è su un fatturato di 2,9 miliardi, mentre la perdita di Alitalia nel suo ultimo anno di operatività era di 495 milioni (inclusi 97 milioni di svalutazione flotta) su 4,8 miliardi.

Sta di fatto che il business sembra non funzionare, almeno come trasporto aereo, ma se il presidente Colaninno si aspetta comunque che il suo sia stato un "buon investimento per il ritorno economico" avrà sicuramente le sue buone ragioni.

In questa sede vorremmo ricordare l'articolo 41 della costituzione che recita testualmente:

*L'iniziativa economica privata è libera.*

*Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.*

*La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali.*

Quindi l'iniziativa economica privata, per la nostra costituzione, dovrebbe avere anche un fine sociale, non solo quello di remunerare in maniera "egregia" il capitale ed i suoi gestori.

Comunque non c'è problema, se questo articolo della Costituzione non ci piace lo abrogiamo.

Resta il fatto che la produzione di ricchezza e la gestione del reddito di cui l'economia deve occuparsi, nel caso CAI, appare leggermente sbilanciata a favore del capitale e che molti dei nostri passeggeri, oggi, per volare in molte parti del mondo debbono prima andare a Parigi, Francoforte o Monaco, dove magari trovano due se non tre collegamenti giornalieri di lungo raggio ed un network praticamente capillare creando ricchezza in Francia ed in Germania ma non in Italia.

Questo perché non trovano nessun collegamento Alitalia per tutto l'estremo oriente tranne il Giappone (neanche tutti i giorni), nessun collegamento per il Sud Africa, nonostante il campionato del mondo di calcio ed una folta comunità italiana, nessun volo per l'Australia e pochissimi collegamenti per America e Medio Oriente.

In sostanza CAI, che ricordiamo ha acquistato solo la *good company*, forse potrebbe, facendo impresa anziché finanza e con un piccolo sforzo di investimento, produrre, con le proprie attività, più ricchezza per la nazione, e, probabilmente anche più remunerazione per il proprio capitale, visto che di quei 110 milioni di passeggeri (in realtà 133 milioni) ne trasporta solo 21 milioni e gli altri li mandiamo in Francia o in Germania perché possano prendere il volo per le destinazioni che noi non serviamo.

Questo, probabilmente, assomiglierebbe di più all'*Economia*.

Leggi la [prima](#) e la [seconda](#) parte dell'articolo.

(26 giugno 2010)