

EF ECONOMIA & FINANZA

Il punto della giornata economica

ITALIA	FTSE/MIB	FTSE/ITALIA	SPREAD	BTP 10 ANNI	EURO-DOLLARO CAMBIO	PETROLIO WTI/NEW YORK
	33.607	35.738	127,91	3,657%	1,0606	68,31
	-2,14%	-2,12%	+1,27%	+0,63%	-0,47%	+0,40%

È finita la Cassa

Sono circa 30 mila i lavoratori a rischio se non ci sarà la proroga degli ammortizzatori sociali. I metalmeccanici interrompono la trattativa sul contratto

IL CASO

CLAUDIA LUISE

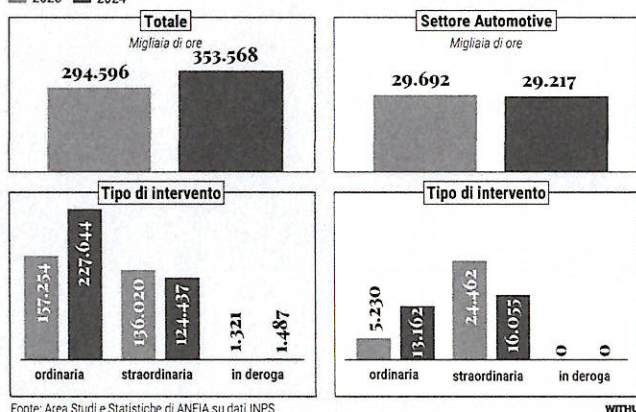
Lear, 500 lavoratori. Marelli, altri 300. E poi c'è Yanfeng, Atlas, Denso, Iscot, Logitech. Tutte aziende che stanno già utilizzando la cassa integrazione in deroga e che la esauriranno tra dicembre e febbraio 2025. In totale sono circa 25 mila i posti di lavoro a rischio nelle imprese dell'automotive italiana (oltre 30 mila se si considerano anche le altre filiere) che, a partire dai primi mesi del 2025, termineranno gli ammortizzatori sociali. «Se non si interverrà per tempo si rischiano licenziamenti di massa», sottolinea la Uilm che sta monitorando la situazione. I timori più forti, infatti, sono proprio per le aziende dell'indotto dell'auto che rappresentano la maggior parte delle situazioni di crisi. Guardando i dati, a settembre la cassa integrazione si è attestata a 43.657.474 ore, +17,3% rispetto all'ottobre scorso, il 20% in più. Aumentano le crisi di settore e quelle legate alla transizione, quindi oltre all'automotive, i settori maggiormente colpiti sono l'elettrodomestico, la siderurgia e la termomeccanica. Un esempio è la ThyssenKrupp che ha comunicato di voler licenziare 550 lavoratori della Berco mentre, per quanto riguarda il bianco, preoccupa la Beko.

I tavoli aperti al ministero delle Imprese e del Made in Italy sono 55 (33 attivi e 22 di monitoraggio) per un totale di circa 60 mila lavoratori interessati. Al 30 giugno erano 103 mila i metalmeccanici coinvolti (+18.634 rispetto al secondo semestre 2023). «Centinaia di aziende dell'indotto dei vari stabilimenti italiani di Stellantis, non solo componentistica ma anche di logistica e servizi, si trovano in una situazione complicata» sottolinea il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella. E aggiunge: «Il primo obiettivo deve essere la difesa di ogni posto di lavoro per scongiurare il licenziamento. Non possiamo accettare che ci sia un taglio dei fondi sugli ammortizzatori perché causerebbe un disastro occupazionale senza precedenti». Da nord a sud, la mappa delle aziende che tra fine anno e gli inizi del 2025 termineranno gli ammortizzatori sociali è lunga e parte da Melfi per risalire la penisola e concentrarsi nel torinese. Il nocciolo centrale resta Stellantis e proprio per analizzare la situazione di Mi-

CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI IN ITALIA

Focus produzione in Italia

■ 2023 ■ 2024



Fonte: Area Studi e Statistiche di ANFIA su dati INPS

raffiori i sindacati hanno chiesto un incontro specifico sulla possibilità che non vengano prorogati gli strumenti ora in uso. E fa riflettere che due anni fa, per l'automotive, si era quasi raggiunta la piena occupazione o quanto meno la cig era molto limitata. Poi la situazione è degenerata e i contratti di solidarietà non bastano più.

«È una delle questioni più urgenti. Secondo le stime dell'Anfia alla fine dell'anno la produzione in Italia si fermerà a -30% e questo si trametterà alla catena di fornitura. I numeri negativi pongono le aziende davanti all'esigenza di proiettarsi nel 2025 ristrutturandosi. Se ci sono risorse in più per la cassa si può

andare avanti, altrimenti si va incontro a ristrutturazioni insostenibili e sanguinose dal punto di vista sociale. Chiediamo fortemente che il governo garantisca il rifinanziamento degli ammortizzatori» sottolinea Marco Stella, presidente del gruppo componenti Anfia. «Non stiamo parlando di un problema limitato alle

SURPLUS A 713 MILIONI

A2A, i dipendenti diventeranno soci Azioni per 13 mila

A2A mette a punto un programma di azionariato diffuso per i suoi 13 mila dipendenti. Una parte delle quote saranno regalate, mentre altre potranno essere comprate con sconti inversamente proporzionali alla gerarchia nel gruppo. L'idea dell'Ad, Renato Mazzoncini: «Vogliamo coinvolgere tutti nel percorso di crescita», dice. Con l'aggiornamento del piano al 2035, anno in cui la multiutility punta a utili per un miliardo, vengono confermati 22 miliardi di investimenti, mentre è rivisto al rialzo il dividendo che crescerà a un ritmo del 4% con 312 milioni attesi già quest'anno. Da primato i primi 9 mesi del 2024, archiviati con un utile di 713 milioni (+68%). Almeno a 800 milioni i profitti per fine anno, rivisti al rialzo: «Obiettivi che ci consentono di accelerare nel percorso per lo sviluppo di infrastrutture strategiche per la transizione ecologica del Paese», chiosa Mazzoncini. M. CH.

IL RISIKO BANCARIO

Commerz, il ministro tedesco su Unicredit "Un approccio ostile"

«Non appropriato». Jörg Kukies, neo ministro tedesco delle Finanze, critica in modo esplicito la mossa di Unicredit su Commerzbank. «Investire in modo aggressivo in una banca di importanza sistemica come Commerz utilizzando metodi poco amichevoli e senza cooperazione non è un approccio appropriato», ha detto a Berlino l'ex banchiere della statunitense Goldman Sachs. Il sostituto di Christian Lindner non è utilizzato parole diplomatiche per definire la situazione. «Le acquisizioni ostili in Europa e in Germania non sono ciò di cui abbiamo bisogno per banche stabili», ha evidenziato. «Il governo tedesco è molto chiaro: noi rimaniamo un Paese aperto quando si parla di investimenti», ha detto, rimarcando che un atteggiamento più conciliante da Piazza Gae Aulenti sarebbe stato più corretto. F. GOR. —

Roma alleggerirà gli scali tedeschi. In arrivo sinergie su manutenzione e acquisto carburanti Ita-Lufthansa scommette su Fiumicino Nuove tratte verso l'America e meno costi

L'OPERAZIONE

GIULIANO BALESTRERI

Meno costi, grazie alle sinergie. Più ricavi, aumentando il tasso di riempimento degli aerei, quello che in gergo si chiama load factor. Nuove rotte verso il Sud del mondo. Il futuro della nuova Ita sotto il controllo di Lufthansa prende forma, in attesa che l'Antitrust dell'Unione europea dia il via libera all'operazione dopo aver ricevuto gli impegni formali delle compagnie - accettati anche dalla concorrenza - sul fronte degli slot da liberare a Linate e sulle tratte sulle quali potrebbe avere il monopolio.

Dopo l'ok di Bruxelles, il closing dovrebbe arrivare all'inizio del 2025, cosicché per la prossima estate la nuo-

va compagnia possa prendere forma.

Il piano formalizzato dall'ad tedesco Carsten Spohr punta a raggiungere la profittabilità del vettore il prima possibile. Per farlo agirà subito su costi e sui ricavi. Sul fronte dei risparmi, la quota maggiore arriverà dalle sinergie relative all'handling, dalla manutenzione dei velivoli e dall'acquisto dei vettori stessi: il ragionamento dei dirigenti tedeschi è che un gruppo con oltre 900 aerei abbia un potere negoziale largamente superiore a quello di una società con 100 vettori. Sinergie che dovrebbero riflettersi anche sull'acquisto degli slot e del cherosene.

Sul fronte dei ricavi, la spinta maggiore arriverà dall'ingresso di Ita in Star Alliance. L'ex Alitalia ha un load factor nell'ordine del 79%, un dato di 10 punti circa inferiore



L'ad di Lufthansa, Carsten Spohr

alle migliori compagnie, ma - a differenza dei rivali - non può contare sui passeggeri mutui dagli alleati. Dopo il primo accordo con i tedeschi, Ita è uscita da Sky Team, ma non è ancora entrata in Star Alliance.

E poi c'è il ruolo cruciale di Fiumicino. Gli hub di Lufthansa sono tutti a nord e gli scali di Monaco e Francoforte sono vicini al livello di saturazione. L'aeroporto roma-

no è destinato a diventare il cuore del gruppo per il Sud America, l'Africa e il Medio Oriente. Ma non è escluso che dal Centro Italia possano partire nuove rotte verso il Nord America per alleggerire gli aeroporti tedeschi. Che nel frattempo vedranno transitare un numero crescente di viaggiatori in arrivo da Linate.

Malpensa, invece, continuerà a essere punto di riferimento per il mondo dei voli cargo, ma è difficile - al momento - immaginare un rilancio dell'aeroporto che già Alitalia aveva fatto abbandonato. Di certo, però, Milano non avrà un ruolo marginale: non tanto per la tratta con Roma, ormai sorpassata dall'Alta velocità ferroviaria, quanto come punto di transito dei flussi leisure e dei viaggi business. —