Economia&lavoro

BORSA ↗ In recupero Mibtel a 9.888 (+0,62%)

LIRA ↘ Più debole in Europa Marco a quota 973

DOLLARO ↘ In calo sui mercati In Italia 1699 lire

Manifestazioni, cortei e assemblee anche a Torino, Pomigliano d'Arco e Cassino
Nel capoluogo piemontese i commercianti oggi spegneranno le insegne per solidarietà

I sindacati torinesi invece proclameranno uno sciopero dell'industria contro la rottura delle trattative. Polemiche per l'assenza del sindaco leghista in piazza della Scala

«Salviamo l'Alfa, per salvare Milano»

20mila tute blu sfilano per la città contro i tagli della Fiat

Quasi ventimila persone hanno attraversato il centro di Milano per protestare contro i tagli all'occupazione decisi dalla Fiat per lo stabilimento Alfa Romeo di Arese. Polemiche per la mancata solidarietà del «sindaco di tutti i milanesi», Marco Formentini. Scioperi anche a Torino, Pomigliano d'Arco e Cassino. E i sindacati proclamano la mobilitazione di tutta l'industria torinese entro dieci giorni.

GIAMPIERO ROSSI

MILANO. Quasi ventimila persone gremiscono corso Venezia già prima delle dieci. Ci sono tutti i lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese, molti altri dipendenti delle aziende milanesi controllate dal gruppo Fiat, rappresentanze delle tante - troppe - aziende in crisi della zona di Milano. In testa al lungo corteo spiccano i gonfaloni della Regione Lombardia, della Provincia di Milano e di una decina di comuni dell'hinterland nord della metropoli, preceduti dai rispettivi sindaci. Manca, invece, il simbolo del Comune di Milano: il sindaco Marco Formentini e la maggioranza consiliare leghista hanno rifiutato la loro adesione.

Quando il corteo si muove, per le vie del centro cittadino risuonano senza sosta gli slogan scanditi dai lavoratori, molti dei quali si sono visti consegnare le lettere che annunciano la cassa integrazione proprio poco prima di lasciare lo stabilimento. Il bersaglio principale è, naturalmente, Gianni Agnelli. Anche il primo cittadino di Milano prende la sua parte. Ma il tema centrale è quello della difesa dell'occupazione in tutto il paese. Ad attendere i manifestanti in piazza della Scala c'è un nutrito schieramento di forze dell'ordine. La tensione sale quando sul palco prende la parola un delegato di fabbrica dell'Alfa Romeo: dalla zona occupata dai Cobas parte l'azione di disturbo.

La calma si ristabilisce quando viene ceduto il microfono anche a un rappresentante dei Cobas che, limitando a poche battute la critica ai sindacati confederali, invoca l'attenzione di Di Pietro e Borrelli sull'operazione che alla metà degli anni Ottanta consegnò l'Alfa Romeo nelle mani della Fiat. Poi la parola passa al segretario nazionale della Uilm Luigi Angeletti e al segretario provinciale della Cisl Carlo Stelluti che guardando in direzione di Palazzo Marino chiede: «Vogliamo sapere cosa pensa il governo di questa città dei problemi occupazionali dei suoi cittadini, e chiediamo anche precise scelte da parte del governo nazionale». Il tempo di leggere al microfono un messaggio di solidarietà dell'altro «sindaco», Nando Dalla Chiesa, e poi il corteo si scioglie. Solo i Cobas scelgono di proseguire la manifestazione: si presentano davanti al portone di Mediobanca e chiedono di incontrare Enrico Cuccia. Intanto un altro centinaio di lavoratori, rimasti nello stabilimento di Arese, occupa per una decina di minuti la stazione di Garbagnate.

Tra i politici tornano più volte parole di critica per la scelta del sindaco Formentini. «E' una vergogna che non abbia votato l'ordine del giorno di solidarietà ai lavoratori dell'Alfa – commenta l'onorevole Gavino Angius, responsabile Pds per i problemi del lavoro –. Ha dimostrato di non essere il sindaco di tutti i milanesi. Questa è una questione nazionale e non si capisce perché i vari Bossi, Segni e Berlusconi non si pronuncino in proposito. Da parte nostra, chiediamo al governo un passo deciso per portare la Fiat a un nuovo tavolo di trattativa con un nuovo progetto industriale».

Migliaia di operai hanno scioperato anche a Torino contro la consegna delle lettere di sospensione e si è avuta una significativa conferma di come la Fiat stia perdendo anche il tradizionale consenso tra i «colletti bianchi». In tutta Mirafiori erano in programma assemblee unitarie. Quelle degli operai sono state affollatissime. Ma la grande sorpresa è stata la partecipazione di 300 impiegati all'assemblea tenuta nella Palazzina direzionale della Fiat-Auto, vale a dire di un buon quarto dei presenti negli uffici. In tutta la Meccanica di Mirafiori hanno scioperato ieri mattina gli operai del primo turno, dando vita a tre grandi cortei nelle officine. Sciopero anche per gli aderenti alla Cisnal, che hanno percorso in corteo le vie del centro. Ora si prepara una nuova giornata di lotta per domani, con almeno due ore di sciopero in tutte le fabbriche dell'auto, mentre i 2.400 cassintegrati della Lancia di Chivasso chiusa un anno e mezzo fa verranno a presidiare la porta 5 di Mirafiori. Oggi i commercianti di Torino spegneranno le insegne per protestare «contro l'iniquo sistema fiscale», ma anche, come precisa la Confesercenti, «in segno di solidarietà verso i lavoratori Fiat». Giornata di lotta, quella di ieri, pure alla Sevel di Pomigliano d'Arco, dove gli operai hanno bloccato per due ore gran parte del centro e la stazione della circumvesuviana, e a Cassino.

Entro dieci giorni, poi, si terrà a Torino uno sciopero dell'industria contro la rottura delle trattative Fiat. Lo hanno deciso ieri i sindacati metalmeccanici e le tre confederazioni.

La manifestazione di ieri per le vie di Milano dei dipendenti dell'Alfa e delle aziende del gruppo Fiat

IN PRIMO PIANO

Vertice dei sindaci da Ciampi Formentini: «Si salva Arese se l'Alfa va allo straniero»

ROMA. «Sarebbe stato meglio vendere l'Alfa alla Ford. E anche oggi se si vuole evitare la chiusura di Arese bisogna vendere allo straniero». Il sindaco leghista di Milano, Marco Formentini, ieri insieme all'assessore all'economia, l'ex teorico del «capitalismo democratico» Marco Vitale, lancia questa proposta che riecheggia la «provocazione» fatta da Trentin nel vivo della trattativa. Ma la dichiarazione del sindaco di Milano non trascura di lanciare uno strale al sindacato. «Furono soprattutto i vertici sindacali – afferma Formentini – a impedire, con tutti i mezzi, il passaggio alla Ford». Comunque, nonostante che il segretario generale della Fiom, Fausto Vigevani, giudichi la proposta «rocambolesca» e priva di ogni praticabilità, non c'è dubbio che il sindaco di Milano non perderà l'occasione di sottoporla oggi all'attenzione del presidente del consiglio, Carlo Azeglio Ciampi.

I sindaci di Napoli, Milano e Torino, insieme ai rappresentanti delle rispettive Regioni, diranno al presidente del consiglio innanzitutto che il governo deve adoperarsi perchè la trattativa riprenda immediatamente. È quanto ha anticipato oggi il sindaco di Torino, Valentino Castellani, al termine di una riunione che ha visto oggi insieme al presidente della Regione Piemonte, Luigi Brizio, tutti sindaci piemontesi. Analoga posizione è stata espressa ieri dal segretario generale della Cgil, Bruno Trentin, che al fine di riaprire il negoziato chiede «un rapido intervento del governo».

Oggi, i rappresentanti delle istituzioni locali si presentano al presidente del consiglio con un quadro veramente sconfortante dello stato in cui versano le aree colpite dalle misure decise dalla Fiat. «Piove sul bagnato», si potrebbe dire riferendosi ai tagli all'occupazione decisi da corso Marconi. Particolarmente in allarme sono i commercianti. A Torino, nonostante le feste natalizie, secondo la Confesercenti gli ordini sono diminuiti del 30-40%, del 35-50% nell'Hi Fi, del 25-30% nelle acque minerali e nelle bibite. E in tutto il 1993 il mercato dell'auto nel capoluogo piemontese ha avuto un crollo del 20%. Per questo aspetto non tengono nemmeno più le differenze tra nord e sud. A Pomigliano d'Arco e nel comprensorio circostante, secondo la Confcommercio, vi è stato un calo delle vendite di circa il 30%. Inoltre nell'area, ai di là della Sevel, sono state già travolte molte imprese dell'indotto, dalla Cga alla Sepi Sud e alla Compla Sud, che producono laminati e componentistica per auto. I sindacati osservano poi che sono già scomparse una decine di piccole aziende dell'indotto che occupavano centinaia di addetti. È difficile prevedere, in cifre, quanto peseranno sull'economia complessiva della provincia di Milano la rottura delle trattative e l'invio delle lettere di cassa integrazione a operai e impiegati di Arese. Secondo l'Unione del Commercio e dei servizi della Provincia di Milano il riscontro negativo «è già palpabile» in termini di contrazione dei consumi nei comuni dell'hinterland nord di Milano (Garbagnate, Bollate, Limbiate) e del basso varesotto (nel saronnese) dove, secondo una rilevazione di fonte aziendale, abitano l'80% dei 7.442 operai e dei 1.901 impiegati presenti nello stabilimento al 31 dicembre scorso.

LA POLEMICA

La Chiesa accusa «Fiat intransigente»

ALCESTE SANTINI

«È difficilmente spiegabile l'intransigenza della Fiat nell'utilizzazione dei contratti di solidarietà e nell'ampliamento dell'uso del part-time». E ciò perché i dirigenti della Fiat si sono «arroccati» decidendo di «interrompere le trattative, di inviare le lettere di cassa integrazione a 0 ore, nonostante la mediazione del governo e gli appelli di pubblici amministratori e di numerosi vescovi».

A far rimarcare questo atteggiamento di rifiuto di ogni dialogo costruttivo da parte della Fiat nei confronti dei lavoratori e dei pubblici poteri, per ricercare una possibile soluzione che interessa migliaia di famiglie, è don Gianni Fornero che ieri ha scritto un articolo molto critico per l'agenzia *Sir* della Cei come «incaricato» della Conferenza episcopale piemontese per la pastorale sociale e il lavoro. Un intervento che si aggiunge, come in un crescendo, a molti altri fra cui quello di *l'Osservatore Romano* da far ipotizzare, secondo alcuni, che da parte della Santa Sede e dei vescovi ci sia una qualche ostilità nascosta verso la casa automobilistica torinese. Niente di tutto questo.

La verità è che sul problema della solidarietà, come valore da introdurre nella società e prima di tutto nel mondo del lavoro, la Chiesa si è andata impegnando a fondo sia con il pronunciamento dei Pontefici con le encicliche che con i documenti prodotti dai vescovi italiani negli ultimi anni. Non a caso i contratti di solidarietà praticati dall'Olivetti sono stati accolti positivamente dai vescovi proprio perché essi hanno rappresentato un segnale di un modo diverso di affrontare i grandi problemi sociali di un paese non soltanto in un'ottica esclusivamente economicistica. Ma con la nota di ieri della *Sir* la Fiat è stata attaccata dai vescovi anche sul terreno degli investimenti. Infatti, è stato rimproverato ai dirigenti della Fiat di avere detto, in un primo momento, di voler dare corso ad una politica di investimenti al Sud, con lo stabilimento di Melfi capace di produrre 400 mila auto con conseguenti nuovi posti di lavoro, senza che ciò comportasse licenziamenti al Nord. «E, invece, al piano di riduzioni del personale ad Arese e a Mirafiori – viene osservato – emerge che la crescita della produzione al Sud sarà proporzionale al calo dell'occupazione degli stabilimenti del Nord». Insomma, la grande beffa, per i vescovi, consiste nell'aver mentito ed i fatti dimostrano che «la costruzione di stabilimenti al Sud viene pagata con i relativi costi sociali al Nord».

Ma la presa di posizione dei vescovi va oltre. Richiamandosi alla loro «nota pastorale sui problemi del lavoro del 1993» con la quale lanciavano l'allarme sui problemi sociali e dell'occupazione, i vescovi fanno rimarcare che nessuno ha il diritto di cambiare la carte in tavola. «Si tratta, invece, di definire una politica degli investimenti e dei sostegni alle industrie in un quadro di chiarezza e di coerenza rispetto all'insieme dei problemi occupazionali nel territorio nazionale». Ormai, tutti possono constatare – affermano i vescovi – che l'area del napoletano vede nella chiusura della Sevel «un colpo ulteriore e drammatico alla speranza di uno sviluppo non più controllato dalla malavita organizzata ma legato ad un ordinato processo economico». Inoltre, l'area milanese si sente «defraudata di un'azienda che assommava competenze umane e tecnologiche». Ed, infine, «l'area torinese «vede materializzarsi il fantasma della deindustrializzazione». E l'aspetto più tragico del problema che abbiamo di fronte riguarda migliaia di operai che, costretti ad emigrare dal Sud con la propria famiglia negli anni 60-70, «dopo tante fatiche di ambientamento umano e di sistenmazione urbana, vedono ora allungarsi delle ombre minacciose sul loro futuro».

A questo punto, secondo i vescovi, la questione va oltre la Fiat, anche se porta grosse responsabilità. «I poteri pubblici dimostrano di mancare di una politica industriale coerente e propositiva che abbia una prospettiva nazionale». In sostanza «ancora una volta, ed oggi in modo particolarmente forte, emerge il nodo dei rapporti tra etica-economia e politica in tutte le sue sfaccettature».

Così, alla vigilia di una decisiva campagna elettorale in cui le forze politiche e sociali sono chiamate a confrontarsi per costruire un sistema diverso da quello entrato in crisi, i vescovi sfidano tutti a misurarsi sui problemi sociali rilevando che non possono essere affrontati con le sole regole del mercato, che diventano ancora «più dure allorché un'azienda come la Fiat rifiuta una politica dell'occupazione più sensibile alle esigenze dei lavoratori». Ci vuole un governo che faccia valere il criterio della solidarietà.

IL CASO

Viaggio tra i capannoni semivuoti di Arese Una fabbrica chiusa prima di essere acquistata

«Se la fabbrica è una cosa viva, come ci hanno insegnato, questa qui l'hanno costretta ad andare in sala di rianimazione». La cronaca di un lungo giro tra i capannoni del secondo (per grandezza) stabilimento auto d'Italia, tra la sfiducia e l'orgoglio ferito dei suoi operai e dei suoi tecnici, nel giorno in cui arrivano le prime lettere di «uscita». E tra la ostinata voglia di parte di loro di provarci ancora.

ANGELO MELONE

MILANO. Sette e mezza del pomeriggio di lunedì scorso, vagone della metropolitana linea 2, stazione di Lambrate. Una giovane signora, non più di 45 anni, fissa con sguardo assente una lettera che si gira tra le mani. L'occhio cade quasi automaticamente: «...sarà sospesa in via continuativa... per un periodo di 23 settimane... salvo ulteriori determinazioni...». Non è una lettera qualsiasi, è «La Lettera» che comunica la partenza della cassa integrazione a quella che deve essere una dei 1500 impiegati dell'Alfa di Arese. Il tentativo di tornare a far parte della anonima folla fallisce miseramente: uno sguardo di rimprovero fa capire che la signora si è accorta della fastidiosa intrusione nei suoi guai. Imbarazzo massimo. Proviamo a rilanciare: «È che proprio stamattina, lavorando sulla questione della Fiat... Ma lei cosa intende fare adesso?». «Lascio perdere». «Come sarebbe lascia perdere?». «Ma sì, tra lo stipendio di mio marito e la cassa integrazione, staremo un po' peggio... Prima o poi arrivo al prepensionamento e intanto mi arrangerò a fare qualche lavoretto. Tanto lì dentro non si torna: basta così». Viene da pensare agli studi con i quali economisti come Luigi Frey o Aris Accornero mettono in guardia sulla folta schiera di coloro che hanno «gettato la spugna», e che si aggiunge al milione e 127mila in cerca di primo lavoro ed ai 521mila espulsi alla fine del '93. Ma vederli in carne e ossa, gli sfiduciati, fa un altro effetto.

Una fabbrica in rianimazione

E si esce dalla metropolitana senza poter dimenticare quel «basta così». Che, d'altra parte, era la stessa frase pronunciata al mattino da un «anziano» operaio nello stabilimento di Arese. Per poi aggiungere in uno scatto di orgoglio: «Eppure mi sento che non dobbiamo mollare, che se scompare da Milano anche l'Alfa non capisco più che diavolo di futuro potrà esserci per i miei nipoti. Qui si ferma tutto».

In effetti girare per i 746mila metri quadri di capannoni che costituiscono l'area coperta di Arese (solo Mirafiori ne ha di più) fa una impressione terribile. Henry Ford o il capostipite Agnelli hanno sempre parlato della fabbrica come di una persona, viva, e gli stessi toni usano adesso i tanti tecnici o dirigenti del gruppo Fiat innamorati del loro lavoro. Arese sembra invece in sala di rianimazione. E allora come dar torto a chi protestava per i miseri 450milardi destinati dalla Fiat a questa fabbrica sui 40mila di investimenti globali previsti? E a chi faceva notare l'assenza di progetti che restituissero alle Alfa le loro qualità distintive nella fascia della auto medio-alte? Senza risposta. La Fiat continua a ripetere che questo è «un problema storico, difficile da risolvere».

Le gru «in agguato» per smontare le linee

Nel «problema» ci si imbatte appunto a cominciare dal silenzio del capannone 6, Meccaniche. Un'area immensa nella quale si nota una luce da tavolo accesa, che illumina il volto decisamente sconsolato di un caposquadra. «Attilio, cosa fai lì?», chiede l'operaio che ci accompagna, ricevendo per risposta un laconico: «Lavoro». «Ma le lettere sono pronte? -insiste-. Stavolta ci sono anch'io?». «Le stanno facendo. E comunque -si schermisce imbarazzato- lo sai, i nomi mica li decido io. Sto provando a fare un'ipotesi di piano di lavoro per la settimana...». Alle Meccaniche si lavora sui motori a quattro e sei cilindri dell'Alfa 155 e 164. Nell'87 lo facevano in 3200, ora sono in 1500, dopo l'arrivo delle «lettere» dovrebbero rimanerne la metà. Ma quella che si vede entrando è solo una parte del capannone chiusa, nemmeno a metà, da una gigantesca «parete» di cellophane. Si passa una piccola porta ed ecco la vecchia area cambi ormai «dismessa». La stessa cosa si ripete in altri capannoni: parcti di cellophane isolano le parti rimaste produttive. Si risparmia sul riscaldamento e, forse, viene un po' meno magone a lavorarci. L'area cambi sembra un gigantesco museo lasciato andare: tutto in ordine, vicino a molte macchine ci sono ancora i ferri attaccati, tutto coperto di polvere. «Ecco, qui prima lavoravo io», dice l'anziano operaio che, contemporaneamente, mostra alla fine di un lunghissimo corridoio le autogru destinate a smontare il «museo», come hanno già fatto in molti reparti destinando i macchinari ad altre fabbriche Fiat o alla rottamazione.

Proprio di fronte c'è il grande capannone con le linee di montaggio della 164 e della «Y 10». Le uniche che in questo momento funzionano. Ma tra scioperi, fermate di produzione e mesi di cassa integrazione a singhiozzo non è chiaro quante delle 650 auto al giorno previste escano davvero. Sicuramente non più della metà. E, tra l'altro, dal '96 il piano Fiat prevede che tutto questo venga spostato in altri stabilimenti. Ipotesi dell'auto elettrica a parte, di sicuro ad Arese dovrebbero rimanere solo le produzioni delle coupé e delle spider: bisognerà andare a cercarle col lanternino nel dinosauro alle porte di Milano...

«Facciamo esperimenti sulle "loro" macchine»

Inoltre dovrebbe rimanere in funzione la grande area della sperimentazione, 600 operai tutti qualificati e 400 tecnici. Altro ambiente, non ci sono ovviamente le catene di montaggio, molti settori sono delimitati da vetri -smerigliati per mantenere la riservatezza. E cosa si sperimenta? «Non saprei bene che dirti -risponde un tecnico, camice nero e cravatta-. Di veramente nuovo, niente. Stiamo provando il volante collassabile (quello che si muove, ndr) da applicare alla Punto. Ma sull'Alfa li abbiamo da una vita, ora ce li fanno fare sulle loro macchine». Gli è scappato di dire proprio così, «le "loro" macchine», e si capisce che davvero non ha funzionato il rapporto tra la Fiat e questo gigante comprato nell'87 tra mille polemiche e mille sospetti (e praticamente non ancora pagato). Continua il giro tra tecnici che collaudano parti smontate di carrozzerie e di freni (a occhio potrebbe essere la nuova spider) ed altri che provano il possibile inserimento di un cambio automatico a pulsantiera sulla Y10. C'è tempo per un caffè. Scambio di battute còlto davanti al distributore automatico: «Ho saputo che è arrivata la lettera a C., un po' di cassa e poi pensione». «L'ho sentito anch'io. Ma come: un capo padre-padrone che aveva sposato la Fiat?». «Eh, ma qui lo sai: ormai chiunque è possibile mandar via... D'altra parte, a dirti il vero, in pensione ci andrei anch'io: prima potevamo fare molte più prove, esperimenti. Adesso stiamo tutti risicati, non mi diverto nemmeno più». Non molto distante è ancora appeso un babbo Natale di legno, con una busta al posto del sacco. Ne esce una lettera su cui è scritto: «Solo buon Natale». Per fortuna qualcuno ha ancora voglia di scherzare.

«Qui tremava tutto senti ora che silenzio...»

Si esce dal cancello Est, costeggiando il capannone chiuso delle Presse. «Quando alle Presse stampavano le parti più grosse dei motori -dice un altro operaio anziano con un pizzico di commozione- qui tremava tutto, fino alla strada. Ora lo senti che silenzio...».

Ma, forse, è anche giusto che la strada non tremi più, che si sperimentino il massimo delle innovazioni. La Fiat sta provando a farlo a Melfi, nelle sue linee «pulite ed eleganti» in grado di produrre «just in time» e di girare le scocche su se stesse per rendere più agevole e veloce il lavoro. Malgrado tante promesse (e impegni firmati) non sembra averlo fatto qui. In questo momento ad Arese sono rimasti circa ottomila operai. Sono una parte di quegli operai e tecnici dalle cui mani sono usciti modelli e motori famosi. Da qui al '96, dicono i sindacati, il destino di oltre tremila lavoratori è assai incerto. Ed è, inutile nasconderselo, incerto il destino della stessa fabbrica. Se non altro, che grande spreco!

Iveco
Annunciati altri 1.000 «esuberi»

TORINO. Un altro migliaio di lavoratori si aggiungono alla sempre più lunga lista degli «esuberi» Fiat con scarse probabilità di rientro. Li ha annunciati ieri ai sindacati la direzione dell'Iveco, il settore autocarri del gruppo, mentre alcune centinaia di cassintegrati, molti dei quali sono fuori dalla fabbrica da tre anni, manifestavano davanti alla sede dell'Unione Industriale torinese. Negli Enti Centrali dell'Iveco, ai 186 operai ed impiegati già in cassa integrazione, se ne aggiungeranno altri 733 (di cui 651 a Torino e 82 nelle varie filiali italiane), portando il totale a 919 sospesi a zero ore, vale a dire un quarto della maestranza. Ed a questi 919 lavoratori l'azienda non dà nessuna garanzia. Nello stabilimento Spa Stura invece non aumenteranno gli attuali circa 700 sospesi, ma per loro l'azienda chiederà il prolungamento di un anno della cassa integrazione, garantendo comunque che con l'arrivo di nuove lavorazioni dalla Francia e con il normale turn-over il problema dovrebbe risolversi entro il febbraio 1995. «La Fiom – ha dichiarato la segretaria nazionale Susanna Camusso – ritiene che anche per questi esuberi lo strumento principe siano i contratti di solidarietà».

□M.C.

Aermacchi
I lavoratori manifestano contro i tagli

VARESE. Un migliaio circa di lavoratori dell'Aermacchi, l'azienda aeronautica in crisi dove la direzione ha chiesto 581 nuovi tagli di posti di lavoro, hanno manifestato oeri mattina bloccando per un paio d'ore il nodo stradale del ponte di Vedano, dove giungono la statale 233 «Varesina», la tangenziale di Varese e la provinciale che porta all'autolaghi. Al termine della manifestazione, promossa spontaneamente all'inizio del primo turno, i lavoratori sono tornati verso l'azienda, che ha sede a Venegono Superiore, percorrendo in corteo la statale «Varesina». Nel pomeriggio hanno dato vita ad assemblee in fabbrica, in vista di una nuova manifestazione annunciata per domani mattina a Varese.

In tre anni l'Aermacchi è passata da 2.750 a 2.050 dipendenti; attualmente ce ne sono 390 in cassa integrazione. Con i nuovi tagli l'occupazione scenderebbe, alla fine del biennioi '94-'95, a quota 1.079 dipendenti. Il sindacato si è opposto al nuovo ricorso alla cassa integrazione per i 581 «esuberi» denunciati, proponendo in alternativa un massiccio ricorso ai contratti di solidarietà. Le trattative con l'azienda sono comunque al momento sospese.