



# *Al Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale*

Addì 20.2.1994 presso il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, con la mediazione del Ministro Sen. Gino Giugni assistito dal Capo di Gabinetto Avv. Massimo Massella, dalla Dott.ssa Maria Chiara Moriconi e dal Dott. Giuseppe Cacopardi

tra la Società Fiat Auto S.p.A. e le Società del Gruppo Fiat come di seguito riportate ciascuna per la parte di rispettivo interesse ed obbligo, assistite dall'Unione Industriale di Torino

e le Organizzazioni Sindacali Nazionali FIM/CISL nelle persone dei Sig.ri Pier Paolo Baretta e Cosmano Spagnolo, FIOM/CGIL nella persona della Sig.ra Susanna Camusso, UILM/UIL nelle persone dei Sig.ri Roberto Di Maulo e Piero Laurenza, FISMIC nella persona del Sig. Giuseppe Cavalitto.

Le organizzazioni sindacali territoriali FIM/CISL, FIOM/CGIL, UILM/UIL e FISMIC e le rispettive Rappresentanze Sindacali aziendali.

## **PREMESSE GENERALI**

Premesso che a seguito dell'accordo 22.6.93 presso il Ministero del Lavoro, la Fiat Auto ha presentato un programma di gestione della crisi aziendale per un periodo di dodici mesi e che in tale accordo si prevedevano verifiche periodiche sulla situazione di mercato e sugli andamenti produttivi anche per definire le modalità di sospensione in Cigs;

Premesso che nell'ambito della verifica del 23 novembre 1993 presso il Ministero del Lavoro relativo al citato accordo del 22.6.93, Fiat Auto ha illustrato la necessità di fronteggiare la gravità della crisi di mercato in Italia e in Europa, con interventi più radicali, non solo di rallentamento della produzione, ma anche di riorganizzazione e ristrutturazione degli assetti produttivi in un arco di tempo pluriennale, e che in relazione a tali nuove esigenze, proponeva il cambiamento delle modalità di sospensione in Cigs in alcuni stabilimenti, dall'applicazione di fermate settimanali o plurisettimanali, alla sospensione continuativa di un prefissato numero di lavoratori per tutto il restante periodo del programma di crisi aziendale;

Premesso che il piano industriale presentato dall'Azienda come base della ristrutturazione, implicava considerevoli ripercussioni occupazionali presso gli stabilimenti di Arese e Pomigliano, nonché, nell'area torinese, e che pertanto le OO.SS. hanno richiesto l'intervento del Governo per l'attivazione di adeguate misure di politica industriale che potessero integrare il piano industriale dell'Azienda;

Premesso che in risposta a tali richieste, ed in base a specifiche proposte della Fiat Auto in materia di veicoli a basso impatto ambientale, il Presidente del Consiglio ha attivato un approfondimento tecnico a livello interministeriale e ha intrapreso una serie di contatti con le Amministrazioni Regionali e i Sindaci delle principali città italiane, pervenendo, infine, alla predisposizione di un "Protocollo di intenti per la realizzazione di iniziative industriali in campo ambientale, con particolare riguardo ai mezzi di trasporto" tra il Governo e la Fiat Auto, allegato al presente verbale;

Premesso che, in connessione con l'art. 5 (Impegni della Fiat e del Governo) del protocollo di intenti, la Fiat ha specificato le proprie proposte industriali con particolare riferimento a quelle che avranno ricadute produttive ed occupazionali nelle aree di Arese e Pomigliano (vedi documento allegato al presente verbale); Premesso che, nel quadro delle intese tra Governo, Regione Piemonte e Comune di Torino è emersa l'opportunità di istituire una specifica sede con la presenza della Fiat, per verificare l'andamento del settore auto e gli scenari futuri;

Premesso che il Ministero del Lavoro, in relazione alla particolare rilevanza industriale, ed anche sociale, del completamento del programma di gestione della crisi aziendale e del successivo svolgimento del programma di ristrutturazione della Fiat Auto e delle Società del Gruppo Fiat collegate, ha promosso misure amministrative in materia di gestione delle eccedenze, di notevole portata, anche applicando le più recenti innovazioni legislative.

### **Premesso che l'Azienda ha illustrato il seguente scenario:**

Nel settore automobilistico è in atto da anni un processo di trasformazione strutturale sotto la spinta di una crescente competitività. Essa proviene, oltre che dai tradizionali competitori europei, dai costruttori giapponesi e anche dai costruttori statunitensi che hanno ritrovato una capacità competitiva che si era indebolita nei primi anni '80, nonché, dai nuovi protagonisti che stanno emergendo nel sud-est asiatico.

La guerra sui prezzi per conquistare o difendere le quote di mercato si è fatta così sempre più esasperata, generando una progressiva erosione dei margini di redditività con pesanti conseguenze economiche e finanziarie.

L'industria automobilistica europea che rappresenta una quota importante del prodotto e dell'occupazione dei Paesi in cui è insediata, si trova a dover difendere la sua sopravvivenza di fronte al rischio di eliminazione di uno o più produttori.

Essa ha pertanto avviato una ristrutturazione orientata a recuperare competitività, impostando le proprie logiche produttive e organizzative secondo i criteri della lean production, per contenere i costi e recuperare efficienza e qualità.

Su questi processi si è innestata una forte crisi di mercato, collegata alla recessione internazionale che nel 1993 si è aggravata nei Paesi europei e in Giappone. Il calo della domanda automobilistica ha toccato punte di eccezionale gravità superando le ragionevoli aspettative degli esperti: nel 1993 a livello europeo il calo è stato superiore al 15% rispetto al 1992, corrispondente a circa 2 milioni di vetture, la dimensione, cioè, di un importante costruttore. In Italia la crisi di mercato è stata ancora più sensibile: la riduzione del reddito disponibile e l'incertezza che accompagna lo scenario economico hanno causato una contrazione generalizzata dei consumi che si è tradotta in un calo della domanda di automobili del 20%.

Le previsioni macroeconomiche non consentono di ipotizzare, nel breve periodo, una significativa ripresa.

La crisi del mercato, e la sfida competitiva, hanno reso particolarmente incisivi i piani di ristrutturazione. La posta in gioco è alta: la sopravvivenza dell'industria automobilistica nazionale con il suo ruolo determinante per l'economia e l'occupazione.

Fiat è particolarmente colpita dalla crisi in relazione a due aspetti:

- i volumi di vendita risentono non solo del calo della domanda, ma anche della perdita di quota in conseguenza della fase ciclica sfavorevole di rinnovo del prodotto. In Italia, in particolare, la perdita di posizione è stata sensibile, a causa della crescente integrazione del mercato europeo;
- il calo dei volumi di vendita arriva in un momento di massimo impegno finanziario per gli investimenti (20 mila miliardi di lire impegnati in tre anni) e determina, quindi, una critica situazione di cassa.

In tale contesto, Fiat ha elaborato un Piano strategico di risposta che contiene gli elementi fondamentali per la ripresa e lo sviluppo. Esso interessa tutti i punti cruciali del sistema: il prodotto, la qualità, i costi, la rete.

- Il piano si basa su un programma di investimenti sul prodotto e le tecnologie di 40 mila miliardi di lire nell'arco di un decennio (di cui sono già stati impegnati circa 20 mila miliardi, pari al 50%).
- Il Piano di rinnovo completo della gamma prodotto è orientato, tra l'altro, a valorizzare tutti i marchi del Gruppo, ad assicurare la copertura di interessanti nicchie di mercato (es. spider, coupè,).
- Per quanto concerne la qualità, risultati considerevoli sono già stati raggiunti come dimostrano gli apprezzamenti relativi al nuovo modello Punto. L'impegno è di conseguire, senza eccezioni, un livello pari a quello della migliore concorrenza.
- Per quanto riguarda i costi, risultati importanti di contenimento derivano dalla realizzazione, ormai estesa in tutte le unità produttive, del modello organizzativo della fabbrica integrata e della razionalizzazione del sistema fornitori. Il riassetto e la razionalizzazione delle allocazioni produttive (che è stato avviato con le operazioni di Desio e Chivasso) troverà il suo completamento con la distribuzione della produzione e dei modelli delineati nel Piano industriale con l'obiettivo di ottimizzare l'utilizzo degli impianti e le performances degli stabilimenti.
- Il potenziamento e il miglioramento della rete di vendita per aumentare la capacità di penetrazione e il prestigio dei marchi costituisce un altro asse del Piano di sviluppo: sono previsti investimenti per il riassetto e la razionalizzazione della rete in Italia e in Europa, in particolare curando in particolare il miglioramento del servizio al cliente.
- Essenziale è, infine, ristabilire nel più breve tempo possibile l'equilibrio economico della gestione, ponendo il punto di pareggio al minor livello possibile.

Ne deriva l'assoluta esigenza di ridurre i costi fissi, ed in particolare i costi di struttura, in tutte le realtà aziendali, senza, peraltro, penalizzare la flessibilità produttiva, che anzi deve essere mantenuta o aumentata per consentire di cogliere le opportunità emergenti nel contesto di variabilità e turbolenza che caratterizza il mercato.

### **Premesso che Fiat Auto ha illustrato il seguente piano industriale:**

L'andamento generale del mercato automobilistico italiano ed Europeo ed i suoi riflessi in ordine ai fattori di competitività interni necessari per farvi fronte, così come prima illustrato, hanno reso improcrastinabile la definizione di un piano industriale che, prefiggendosi obiettivi di medio-lungo periodo, consenta la realizzazione in ambito produttivo di linee strategiche di sviluppo volte a concretizzare il programma di lancio dei nuovi modelli e supportare la volontà di valorizzare tutti i marchi del Gruppo.

Tale piano industriale, collegandosi al programma di investimenti per 40 mila miliardi per il prodotto e per le tecnologie, è finalizzato al conseguimento degli obiettivi generali di efficienza del sistema e di equilibrio economico, attraverso una distribuzione della produzione e dei modelli atta ad ottimizzare l'utilizzo degli impianti e le performances degli stabilimenti.

Tali finalità sono peraltro perseguite senza prevedere riduzioni della capacità produttiva globale e ricercando il mantenimento dei livelli occupazionali complessivi.

Per quanto attiene alle capacità produttive ed alle allocazioni dei modelli, il Piano si struttura in una serie articolata di interventi nelle varie realtà produttive secondo quanto descritto.

**MIRAFIORI** - Ferma restando la produzione dei modelli Punto, Panda, nonché, fino a metà del 1996 della Croma, nel corso del 1996 sarà allocata la produzione delle due vetture del marchio Fiat di segmento "D", ossia della berlina e della station wagon di gamma medio alta.

**RIVALTA** - Nel corso del 1994, alla produzione già in atto della Dedra in versione berlina, si affiancherà la versione station wagon. Nello stesso anno, inoltre, verrà allocata la produzione della nuova Thema. Nel 1996 si darà avvio alla produzione della nuova 164.

**ARESE** - Nel corso del 1994 verranno allocate nuove produzioni di vetture molto specializzate (spider e coupè,) nella tradizione sportiva dell'Alfa Romeo. Cesseranno altresì la produzione della Y10 alla fine del 1995 e quella della 164 nella prima metà del 1996.

**POMIGLIANO** - Fermo restando il mantenimento dei modelli Delta e 155, già attualmente in produzione, nel 1994 è stata avviata la produzione della nuova Alfa 33 a tre porte a cui seguirà nel mese di settembre 1994 la produzione di un nuovo modello a cinque porte.

**CASSINO** - Viene confermata l'attuale missione produttiva dello stabilimento, che prevede la produzione di vetture del segmento C. Nel corso del 1995 verrà allocata la nuova vettura di marchio Fiat che verrà prodotta in due diversi modelli.

**TERMINI IMERESE** - Viene confermata la produzione, già in corso della Punto.

**SATA - MELFI** - Oltre alla Punto, attualmente prodotta, nel corso del 1995 sarà avviata la produzione della nuova vettura Lancia del segmento B.

**VEICOLI COMMERCIALI** - Nel corso del 1994, cesserà l'attività produttiva della società Sevel Campania. L'intera produzione del nuovo Ducato verrà concentrata in Sevel Val di Sangro, dove sono in corso interventi di ampliamento ed ammodernamento dello stabilimento con rilevanti investimenti e dove sono previste assunzioni di personale.

La conseguente cessazione dell'attività della società Sevel Campania, peraltro, non è legata alla crisi di mercato ma segue un disegno di razionalizzazione industriale volto a cogliere le opportunità derivanti dalla concentrazione dell'intera produzione in un'unica realtà.

## **Le parti concordano quanto segue**

### **GESTIONE DELLA RISTRUTTURAZIONE**

Considerato che:

- A) la Fiat Auto si trova, in tutti gli enti e stabilimenti di cui al presente piano di ristrutturazione, nella situazione di crisi aziendale oggetto dell'accordo stipulato con le Organizzazioni Sindacali ed il Ministero del Lavoro in data 22 giugno 1993;

- B) come previsto dal citato accordo nelle verifiche del mese di novembre l'Azienda ha illustrato alle OO.SS. e al Ministero del Lavoro l'aggravarsi della situazione di mercato e la conseguente necessità, alla luce dello spirito di quanto previsto dall'accordo stesso, di operare nei limiti del periodo di riferimento contrattuale sospensioni in CIGS anche in via continuativa;
- C) peraltro l'Azienda nel corso degli incontri ha evidenziato la necessità di ricorrere alla scadenza del periodo di crisi, ad un piano di ristrutturazione di durata triennale.

A fronte del problema delle eccedenze di cui al piano industriale le parti concordano il ricorso ai seguenti strumenti:

- ricorso per tutti gli enti e stabilimenti al trattamento di cassa integrazione straordinaria per il periodo di 24 mesi salvo la possibilità di proroga per ulteriori 12 mesi prevista dall'attuale disciplina di legge vista la complessità del piano di ristrutturazione;
- ricorso alla mobilità di cui all'art. 7 commi 1 e 2 e commi 6 e 7 legge 223/91 e art. 5 commi 4, 5 e 6 decreto legge 40/94, finalizzata al raggiungimento del trattamento di quiescenza (pensioni di vecchiaia o anzianità);
- applicazione dei contratti di solidarietà, alle condizioni previste dalle attuali disposizioni di legge (L. 236/93);
- distacco di lavoratori presso altre aziende ai sensi dell'art. 8 comma 3 legge 236/93 per un periodo massimo di 18 mesi;
- un programma straordinario di formazione professionale;
- mobilità intergruppo.

A decorrere dal 27.6.1994 la Fiat Auto darà corso ad un piano di ristrutturazione triennale.

Per il periodo di validità del seguente piano, fermi restando le aree ed i lavoratori interessati al ricorso della CIGS secondo le modalità e le quantità previste dal presente accordo, sulla base delle attuali previsioni di mercato l'ulteriore eventuale ricorso alla CIGS in tutti gli enti e stabilimenti sarà realizzato con fermate periodiche, che saranno comunicate alle OO.SS. nazionali firmatarie del presente accordo secondo la prassi vigente.

### **QUADRI - IMPIEGATI - A.I.S.**

Nell'ambito del piano industriale sopra previsto emerge una eccedenza di 2528 impiegati e di 299 A.I.S. distribuiti territorialmente come da tabella (allegato n. 1). Tali lavoratori saranno posti in mobilità nei tempi sotto indicati.

Ai sensi dell'art. 5 comma 1 legge 223/91 le parti, relativamente ai criteri di scelta dei lavoratori da porre in mobilità, concordano che il criterio di individuazione di tali lavoratori è quello che prevede che nel corso o al termine del periodo di mobilità gli stessi lavoratori possano accedere direttamente ad un trattamento di quiescenza (pensioni di vecchiaia o anzianità) di cui all'art. 7 commi 1 e 2 e commi 6 e 7 legge 223/91 e art. 5 commi 4, 5 e 6 decreto legge 40/94.

A tal fine le parti convengono di aver attuato quanto previsto dall'art. 5 legge 223/91.

Per i lavoratori eccedenti, aventi i requisiti di cui sopra, l'azienda avvierà una procedura di mobilità ex legge 223/91, con conseguente cessazione del rapporto di lavoro il 30.12.1994 con eccezione dei lavoratori di Arese il cui rapporto di lavoro dovrà cessare il 27.6.1994.

Non sono interessati a tali provvedimenti i lavoratori che, pur avendo i requisiti, operano nelle seguenti aree organizzative:

- Direzioni di Area Commerciale (ad eccezione di quelli di Torino, Napoli e Milano);
- Succursali di vendita limitatamente alle officine;
- Direzione sanitaria Torino limitatamente al personale infermieristico;
- A.I.S. addetti alla Sicurezza Industriale.

Ai fini della determinazione dell'anzianità contributiva, utile per accedere ai trattamenti di cui sopra, l'azienda terrà conto di tutti i periodi contributivi, compresi quelli figurativi e volontari già effettuati e dei ricongiungimenti non onerosi.

Qualora lo ritenesse opportuno ogni singolo lavoratore potrà delegare i Patronati Sindacali delle OO.SS. firmatarie o l'Azienda perché, si attivino presso l'INPS competente, per la verifica della complessiva posizione contributiva.

L'azienda riconoscerà al personale collocato in mobilità un trattamento integrativo del T.F.R. secondo la tabella allegata anche ai sensi della legge 291/88.

Le parti così come costituite in premessa si impegnano ad assolvere gli adempimenti procedurali di cui agli artt. 4 e 24 legge 223/91 secondo i criteri sopra individuati entro il 30.11.1994 fatta salva l'eccezione per i lavoratori di Arese la cui procedura si esaurirà entro il 30.5.1994.

Nel periodo intercorrente sino alla collocazione in mobilità per fronteggiare l'eccedenza di personale sopra individuato si farà ricorso alla sospensione in CIGS continuativa e senza rotazione di n. 2.528 impiegati e 299 A.I.S., secondo i criteri che tengono conto delle esigenze organizzative ed economiche aziendali connesse al piano industriale, condivisi dalle parti nel corso del confronto.

Il completamento della già iniziata collocazione in CIGS di tale personale avverrà entro giugno 1994.

Sono compresi nelle eccedenze di cui sopra e come tali interessati all'utilizzo degli strumenti sopra citati anche i lavoratori che risultassero dipendenti di rami aziendali prudenzialmente interessati a cessioni ex art. 47 legge 428/90.

A tale riguardo le parti si attiveranno per dare adempimento a quanto sopra secondo le procedure sindacali previste dalla legge citata (428/90).

Ai lavoratori che attualmente percepiscono l'indennità funzioni direttive e collocati in CIGS l'azienda erogherà con cadenza mensile un importo equivalente all'attuale valore dell'indennità stessa.

Gli impiegati, appartenenti alle aree degli enti centrali e commerciale, precedentemente collocati in CIGS in relazione al piano di riorganizzazione dell'accordo 2.7.1992 e successivamente interessati alla CIGS per crisi aziendale di cui all'accordo 22 giugno 1993 e non inseriti nella tabella allegata relativa alla mobilità, saranno fatti rientrare anticipatamente entro maggio 1994.

Le parti si danno atto di aver esperito la procedura di consultazione sindacale ex art. 5 legge 164/75 e art. 1 comma 7 legge 223/91, concordando che non esistono le condizioni per l'applicazione del meccanismo previsto dall'art. 1, comma 8, legge 223/91.

## **ARESE**

Dal piano industriale e dalle previsioni di andamento dei volumi produttivi, per gli stabilimenti di carrozzeria e meccanica e gli enti centrali Arese compresa l'area commerciale di Milano, ad eccezione della Direzione Tecnica, deriva una eccedenza per il 1994 di 2.500 lavoratori che si aggiungono ai quadri, impiegati, A.I.S. di cui al paragrafo precedente. Tali lavoratori saranno posti in mobilità nei tempi sotto indicati.

Ai sensi dell'art. 5 comma 1 legge 223/91 le parti, relativamente ai criteri di scelta dei lavoratori da porre in mobilità, concordano che il criterio di individuazione di tali lavoratori è quello che prevede che nel corso o al termine del periodo di mobilità gli stessi lavoratori possano accedere direttamente ad un trattamento di quiescenza (pensione di vecchiaia o anzianità) di cui all'art 7 commi 1 e 2 e commi 6 e 7 legge 223/91 e art. 5 commi 4, 5 e 6 decreto legge 40/94.

Ai fini del comma 7 dell'art. 7 legge 223/91 va considerata anzianità contributiva utile quella non inferiore a 30 anni.

A tal fine le parti convengono di aver attuato quanto previsto dall'art. 5 legge 223/91.

Secondo tali criteri i lavoratori eccedenti aventi i requisiti di cui sopra, saranno collocati in mobilità, con conseguente cessazione del rapporto di lavoro, il 27.6.1994.

Ai fini della determinazione dell'anzianità contributiva, utile per accedere ai trattamenti di cui sopra, l'Azienda terrà conto di tutti i periodi contributivi, compresi quelli figurativi e volontari già effettuati e dei ricongiungimenti non onerosi.

Qualora lo ritenesse opportuno ogni singolo lavoratore potrà delegare i Patronati sindacali delle OO.SS. firmatarie o l'Azienda perché, si attivino presso l'INPS competente, per la verifica della complessiva posizione contributiva.

L'azienda riconoscerà al personale collocato in mobilità un trattamento integrativo del T.F.R. secondo la tabella (allegato n. 2) anche ai sensi della legge 291/88.

Le parti così come costituite in premessa si impegnano ad assolvere gli adempimenti procedurali di cui agli artt. 4 e 24 legge 223/91 secondo i criteri sopra individuati entro il 30.5.1994 per tutti i lavoratori (Quadri, impiegati, Ais e operai) interessati alla mobilità del comprensorio di Arese e dell'area commerciale di Milano. Nel periodo intercorrente sino alla collocazione in mobilità per fronteggiare l'eccedenza di personale sopra individuato si fa ricorso alla sospensione in Cigs continuativa e senza rotazione per 2.500 lavoratori secondo i criteri che tengano conto delle esigenze organizzative ed economiche aziendali connesse al piano industriale, condivisi dalle parti nel corso del confronto.

La collocazione in Cigs di tale personale avverrà il 28 febbraio 1994.

Le parti si danno atto di avere già esperito con accordo del 22.6.1993 la procedura di consultazione sindacale ex art. 5 legge 164/75 e ex art. 1 comma 7 legge 223/91, concordando che non esistono le condizioni per l'ap-

plicazione del meccanismo previsto dall'art. 1, comma 8, legge 223/91.

A partire dal 27.6.1994 le parti concordano il ricorso all'utilizzo dei contratti di solidarietà per le aree produttive, con esclusione dei lavoratori addetti e collegati alla produzione dei modelli spider e coupè. Tale utilizzo sarà attuato ai sensi dell'art. 13 legge 223/91 e successive integrazioni e modificazioni con particolare riferimento all'art. 11 comma 5 D.L. 40/94.

La durata massima dell'intervento è fissata in 24 mesi e interesserà mediamente nell'arco dell'intero periodo 1.500 posizioni lavorative, coinvolgendo un numero massimo di 4.500 lavoratori.

L'applicazione della contrazione prevede una riduzione dell'orario per i lavoratori interessati tra il 30% fino ad un massimo dell'80% con fermate periodiche verticali su base settimanale.

Le modalità di ricorso al contratto di solidarietà saranno definite con apposito incontro tra le parti firmatarie del presente accordo entro il mese di maggio prossimo venturo.

L'entità della riduzione di orario verrà preventivamente comunicata dall'Azienda con cadenza mensile anticipata.

Per effetto delle sopra indicate riduzioni di orario, tutti gli istituti legali e contrattuali saranno riproporzionati alla effettiva prestazione di lavoro.

Ai sensi dell'art. 5 comma 10 legge 236/91 l'Azienda comunicherà ai lavoratori interessati le eventuali modifiche in aumento dell'orario di lavoro rispetto a quanto previsto nelle comunicazioni mensili.

Per ulteriori necessità di riduzioni d'orario non assorbibili nella media degli orari previsti dal contratto di solidarietà, come sopra quantificato, le parti si attiveranno presso il Ministero del lavoro per l'emanazione del decreto previsto dall'art. 4 del D.L. 40/94.

### **Area industriale di Arese**

Al termine del periodo di ristrutturazione come sopra definito Fiat Auto sarà presente nell'area industriale di Arese con uno stabilimento di produzione automobilistica (spider e coupè), con uno stabilimento di produzione motoristica (motori 6 cilindri), un Centro Tecnico comprendente Progettazione e Centro stile, Tecnologie, Costruzioni sperimentali ed Enti Centrali.

Considerata l'indifferibile necessità di contribuire alle attività produttive ed al sostegno dell'occupazione nel comprensorio di Arese, si individua nella costituzione di due Consorzi lo strumento atto ad attivare nelle aree non occupate dalle attività Fiat Auto di cui sopra nuove iniziative nel campo della ricerca e della produzione. I Consorzi procederanno a valutare tali iniziative secondo parametri che tengano conto delle caratteristiche di alta qualificazione industriale proprie degli stabilimenti ed Enti di Arese.

Le caratteristiche ed i compiti dei due Consorzi sono qui di seguito riportate:

- 1) Il Consorzio di ricerca sarà rivolto in via prioritaria allo sviluppo e alla diffusione dell'innovazione nel campo delle vetture a ridotta emissione, con particolare attenzione ai veicoli elettrici, ibridi, a metano (autovetture e veicoli commerciali per trasporto di persone e cose). La costituzione di tale Consorzio deriva dall'accordo di programma tra Governo e Fiat in corso di definizione. Il Consorzio, a maggioranza Fiat, sarà aperto a tutti i soggetti, pubblici e privati, che intendono contribuire allo sviluppo di strumenti avanzati di mobilità.
- 2) Il Consorzio per la promozione industriale ha lo scopo di agevolare l'insediamento nell'area di attività produttive coerenti con la tradizionale vocazione di alta qualificazione tecnica dello stabilimento. Esso sarà costituito fra Fiat, Regione Lombardia (anche attraverso una sua finanziaria), Associazioni Imprenditoriali, Amministrazioni dei Comuni esistenti sull'area e imprese che si insedieranno nel complesso industriale. Il Consorzio avrà come oggetto della sua attività:
  - la promozione delle nuove attività imprenditoriali;
  - la predisposizione del piano per completare l'attrezzamento delle aree in funzione delle nuove iniziative;
  - la gestione dei rapporti fra Fiat, proprietaria dell'immobile, e le imprese che si collocheranno nello stabilimento;
  - la gestione dei servizi comuni.

La Fiat Auto si impegna a:

- mettere a disposizione le proprie conoscenze per la promozione di nuove iniziative, anche attraverso la ricerca di iniziative nell'ambito della componentistica nazionale ed internazionale;
- concedere al disponibilità degli impianti a condizioni favorevoli.

Altresì la Fiat si impegna a realizzare nell'ambito dello stabilimento le attività industriali automobilistiche che saranno stabilite nel contratto di programma sopra ricordato.

In riferimento al Consorzio per la promozione industriale le parti costituenti si incontreranno con le OO.SS.

con cadenza semestrale per monitorare l'andamento delle attività. In relazione agli effetti delle iniziative sopra descritte ed in considerazione della prevista cessazione della attività produttiva dei modelli 164 e della Y10, nonché, del motore 4 cilindri, le parti si incontreranno entro il mese di dicembre 1995 al fine di definire tempi e strumenti di gestione del personale che al 30 giugno 1996 non avesse ancora trovato una definizione della propria posizione lavorativa nell'ambito delle iniziative ulteriori rispetto alla presenza industriale Fiat Auto come precedentemente definita.

## **COMPRESORIO NAPOLI - POMIGLIANO**

L'Azienda ha riconfermato il ruolo fondamentale del polo di Pomigliano nel proprio assetto produttivo. Gli interventi di radicale rinnovamento delle tecnologie di processo e lo sviluppo dei quattro nuovi modelli di gamma medio-alta allocati a Pomigliano hanno comportato, nel periodo 1988-1993, investimenti complessivi superiori a 3.200 miliardi, di cui 2.800 nell'area della produzione veicolo.

### **Sevel Campania**

Considerato che, come illustrato nel piano industriale, la produzione del nuovo veicolo commerciale è stata concentrata presso la Sevel di Val di Sangro, la Sevel Campania cesserà la propria attività produttiva a maggio p.v. in considerazione dell'uscita di produzione dei veicoli là prodotti.

Ciò determinerà un'eccedenza di personale nel comprensorio di tutti i lavoratori che risultano occupati presso la società Sevel Campania.

Al fine di fronteggiare le conseguenze sul piano sociale relative alla attuazione del piano medesimo le parti convengono quanto segue.

A partire dal 1° giugno i lavoratori eccedenti saranno progressivamente sospesi con ricorso alla Cigs secondo le disposizioni vigenti D.L. 478/93 art. 2 e art. 8 legge 236/93 e successive modificazioni ed integrazioni. Le parti si danno atto di avere esperito la procedura di consultazione sindacale ex art. 5 legge 164/75 e ex art. 1 comma 7 legge 223/91, concordando che, stante la situazione di cessazione dell'attività produttiva, non esistono le condizioni per l'applicazione del meccanismo previsto dall'art 1, comma 8, legge 223/91.

Alla data del 31 dicembre 1994 saranno collocati in mobilità tutti i lavoratori aventi i requisiti più avanti indicati.

Ai sensi dell'art. 5 comma 1 legge 223/91, le parti, relativamente ai criteri di scelta dei lavoratori da porre in mobilità, concordano che il criterio di individuazione di tali lavoratori è quello che prevede che nel corso o al termine del periodo di mobilità gli stessi lavoratori possano accedere direttamente ad un trattamento di quiescenza (pensione di vecchiaia o anzianità) di cui all'art. 7, comma 6 e 7, legge 223/1991 e art. 5 commi 4, 5 e 6 D.L. 40/94.

A tal fine le parti convengono di aver attuato quanto previsto dall'art. 5 legge 223/91.

Ai fini della determinazione dell'anzianità contributiva, utile per accedere ai trattamenti di cui sopra, l'Azienda terrà conto di tutti i periodi contributivi, compresi quelli figurativi e volontari già effettuati e dei ricongiungimenti non onerosi.

Qualora lo ritenesse opportuno ogni singolo lavoratore potrà delegare i Patronati sindacali delle OO.SS. firmatarie o l'Azienda perché, si attivino presso l'INPS competente per la verifica della complessiva posizione contributiva.

Ai restanti lavoratori verrà offerta in via prioritaria la possibilità di inserimento nella Sevel di Val di Sangro. I lavoratori dovranno dare conferma della loro disponibilità entro maggio 1994.

Le parti così come costituite in premessa si impegnano ad assolvere gli adempimenti procedurali di cui agli artt. 4 e 24 legge 223/91 secondo i criteri sopra individuati entro il 30.11.94 per tutti i lavoratori interessati della Sevel Campania. I lavoratori non interessati dalla mobilità ed al trasferimento presso la Sevel di Val di Sangro, verranno ricollocati previo periodo di formazione, a partire dal gennaio ed entro febbraio 1995, presso gli stabilimenti di FIAT Auto di Pomigliano Carrozzeria, Pomigliano Meccanica, U.P.A. di Giugliano e Casalnuovo e lo stabilimento di Napoli.

### **Fiat Auto Pomigliano carrozzeria meccanica U.P.A. e Napoli**

Al fine di contenere le ricadute sul piano sociale delle eccedenze del comprensorio di Pomigliano derivanti dal complessivo piano di ristrutturazione le parti concordano quanto segue.

Nelle U.P.A. di Giugliano e Casalnuovo si darà corso ad una procedura di mobilità per tutti i lavoratori che risultino essere in possesso dei requisiti più avanti specificati.

Negli stabilimenti di Pomigliano (carrozzeria e meccanica) e di Napoli fatte salve le esigenze tecnico-organizzative, si darà corso ad una procedura di mobilità che interesserà tutti i lavoratori aventi i requisiti più

avanti specificati a scalare con minor periodo di mobilità necessario per il raggiungimento della pensione di anzianità o vecchiaia.

I lavoratori saranno collocati in mobilità alla data del 31 dicembre 1994.

Ai sensi dell'art 5 comma 1 legge 223/91 le parti, relativamente ai criteri di scelta dei lavoratori da porre in mobilità concordano che il criterio di individuazione di tali lavoratori è quello che prevede che nel corso o al termine del periodo di mobilità gli stessi lavoratori possano accedere direttamente ad un trattamento di quiescenza (pensione di vecchiaia o anzianità) di cui all'art. 7, comma 6 e 7, legge 223/1991 e art. 5 commi 4, 5 e 6 D.L. 40/94.

A tal fine le parti convengono di aver attuato quanto previsto dall'art. 5 legge 223/91.

Ai fini della determinazione dell'anzianità contributiva, utile per accedere ai trattamenti di cui sopra, l'Azienda terrà conto di tutti i periodi contributivi, compresi quelli figurativi e volontari già effettuati e dei ricongiungimenti non onerosi.

Qualora lo ritenesse opportuno ogni singolo lavoratore potrà delegare i Patronati sindacali delle OO.SS. firmatarie o l'Azienda perché, si attivino presso l'INPS competente per la verifica della complessiva posizione contributiva.

Le parti così come costituite in premessa si impegnano ad assolvere gli adempimenti procedurali di cui agli artt. 4 e 24 legge 223/91 secondo i criteri sopra individuati entro il 30.11.94 per tutti i lavoratori interessati.

La ricollocazione dei lavoratori eccedenti di Sevel nelle aree indicate di FIAT Auto è condizionata dalla effettiva cessazione del rapporto di lavoro dei lavoratori di FIAT Auto del comprensorio di Pomigliano e Napoli collocati in mobilità.

L'Azienda procederà al riassorbimento dei lavoratori di Sevel Campania anche previo utilizzo dello strumento del comando e distacco previsto dall'art. 8 comma 3 legge 236/93, con la possibilità per i lavoratori, al termine del comando e distacco di esercitare il diritto di opzione verso l'inserimento nelle iniziative previste nell'area dello Stabilimento di Sevel Campania e sotto indicate.

Fiat valutato il problema generale dell'occupazione nell'area Campania si attiverà attraverso i seguenti percorsi:

- 1) Attiva partecipazione ai Concorsi promossi dalla "Task force" costituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, attraverso apporto di know-how, supporto organizzativo e di valutazione di fattibilità delle ipotesi di reindustrializzazione.
- 2) Messa a disposizione a condizioni competitive dell'area dello Stabilimento Sevel Campania, allo scopo di favorire insediamenti di attività industriali che venissero attivate sia attraverso le iniziative di cui al punto 1, sia direttamente da altri imprenditori interessati.
- 3) Centro integrato di demolizione e riutilizzo.  
Messa a disposizione della tecnologia F.A.R.E. relativa alla rottamazione e riciclaggio degli autoveicoli. In tale ambito Fiat Auto si dichiara disponibile a contribuire alla realizzazione di tale iniziativa anche attraverso una partecipazione di minoranza, in fase di avvio e di messa a punto, alla Società/Consorzio interessato alla gestione di tale attività.

La realizzazione del centro avverrà secondo le seguenti fasi:

- a) individuazione del partner dell'iniziativa;
- b) stipula del contratto di programma tra Governo, Fiat e partners, con finanziamenti anche del Ministero del Lavoro;
- c) realizzazione dell'investimento industriale ed avvio.

Il completamento e l'avvio del centro è previsto entro il 1995. Le varie fasi del programma saranno verificate nell'ambito delle procedure previste per la verifica dell'accordo.

Le parti convengono che l'area di Sevel Campania presenta caratteristiche idonee alla localizzazione di un importante centro di revisione.

In relazione alle iniziative di reindustrializzazione dell'area di Sevel Campania le parti si incontreranno con cadenza semestrale al fine di monitorare l'andamento degli impegni assunti dai consorzi e dall'attuazione del contratto di programma.

Le parti si incontreranno nel mese di novembre 1994 per verificare lo stato dell'iniziativa.

## **AREA DI TORINO**

In relazione agli insediamenti produttivi dell'area torinese l'Azienda ha ribadito il ruolo strategico dei medesimi, così come confermato dal piano industriale illustrato in premessa. Tale ruolo risulta confermato dal livello degli investimenti ivi previsti, finalizzati allo sviluppo dei nuovi prodotti e dei nuovi processi indotti

dal previsto piano di allocazioni produttive.

Gli investimenti complessivi, per l'area torinese, ammontano nell'arco del periodo 1992-2001, a oltre 22.000 miliardi, di cui circa 10.000 destinati allo sviluppo dei nuovi prodotti e 12.000 per l'attrezzamento delle nuove linee di produzione. Ad oggi, di tale somma, risulta già impegnato circa il 50%.

Nel dettaglio, gli investimenti previsti per il comprensorio di Mirafiori ammontano, nell'arco del periodo stesso, a 18.449 miliardi, di cui 8.449 per l'attrezzamento delle nuove linee di produzione. Per il comprensorio di Rivalta gli investimenti previsti allo stesso titolo ammontano a 3.577 miliardi. In conseguenza, come risulta dalle capacità produttive installate i prodotti che verranno realizzati negli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta sono in grado di garantire una presenza di rilievo di tali stabilimenti, con conseguenti positivi riflessi sull'occupazione, nell'insieme delle attività produttive Fiat Auto.

Nello stesso tempo si riconferma che Torino è il centro direzionale della Fiat, raccogliendo tutte le funzioni strategiche (commerciale, produttiva, tecnica, amministrativa, di guida e controllo) del sistema industriale dell'azienda. In particolare, insistono a Torino le attività di pianificazione, progettazione, sperimentazione e sviluppo dei nuovi prodotti.

Peraltro, a seguito dell'andamento del mercato e della cessazione di alcuni dei modelli attualmente in produzione, nel comprensorio di Torino si determinano nel biennio 94/95 8.000 eccedenze congiunturali.

La dislocazione e la progressione delle suddette eccedenze risultano dalla tabella allegata (allegato 3).

Le parti convengono che tali eccedenze siano gestite con:

- Cassa Integrazione Straordinaria per ristrutturazione/Formazione Professionale;
- Contratti di Solidarietà.

Nell'ambito degli strumenti sopra individuati gli avvicinamenti fra lavoratori in Cigs ed operanti consentiranno di ridurre la durata complessiva di permanenza dei singoli lavoratori in Cigs.

Le parti si danno atto di aver esperito la procedura di consultazione sindacale ex art. 5 legge 164/75 e ex art. 1 comma 7 legge 223/91, concordando che le modalità di utilizzo della Cigs danno attuazione a quanto previsto dall'art. 1, comma 8, legge 223/91.

A tutti i lavoratori interessati alla Cigs, precedentemente al rientro vanno erogati specifici interventi di formazione professionale come previsto nel paragrafo apposito.

Il ricorso alla Cigs per i lavoratori individuati secondo i criteri che tengano conto delle esigenze organizzative ed economiche aziendali connesse al piano industriale e condivisi dalle parti nel corso del confronto, è previsto per le entità e le tempistiche indicate nella tabella allegata (allegato 4).

Le parti convengono sul ricorso all'utilizzo dei contratti di solidarietà nelle aree di seguito indicate.

#### Mirafiori Carrozzeria

I lavoratori che nell'autunno 1995 risulteranno eccedenti (700 circa) a fronte della chiusura di uno dei due turni del modello Panda saranno interessati al contratto di solidarietà che coinvolgerà circa 1.400 lavoratori. L'applicazione del contratto di solidarietà prevede una riduzione di orario fino all'80%.

#### Rivalta Carrozzeria

I lavoratori che, a causa della riduzione dei volumi produttivi del modello Dedra a metà del 1995 risulteranno eccedenti (circa 400), saranno trasferiti presso lo stabilimento di Mirafiori Carrozzeria ed inseriti nelle linee produttive della Panda, dove verranno interessati alla riduzione di orario ivi operante.

#### Mirafiori Meccanica

Gli addetti alle "lavorazioni" meccaniche eccedenti per un numero pari a 230 unità saranno interessati a partire dal 30 giugno 1994 ad un contratto di solidarietà coinvolgendo circa 650 lavoratori in funzione della contrazione d'orario di volta in volta stabilita. Nelle medesime aree i lavoratori interessati cresceranno nel 1995 sino a 600 unità complessive coinvolgendo circa 1.800 lavoratori.

L'applicazione della contrazione prevede una riduzione fino al 75%.

#### Rivalta Meccanica

Gli addetti alle "lavorazioni" meccaniche eccedenti per un numero pari a 200 unità saranno interessati a partire dal 30 giugno 1994 ad un contratto di solidarietà che interesserà circa 430 lavoratori in funzione della contrazione d'orario di volta in volta stabilita. L'applicazione della contrazione prevede una riduzione fino al 70%.

Ai fini della applicazione dei contratti di solidarietà sopra previsti le parti convengono una riduzione di orario verticale su base settimanale. Entro il mese precedente all'avvio dei contratti di solidarietà nelle aree sopra indicate, le parti si incontreranno per definirne le modalità.

L'entità dell'orario sarà preventivamente comunicata dall'Azienda con cadenza mensile anticipata.

Per effetto delle sopra indicate riduzioni d'orario tutti gli istituti legali e contrattuali saranno riproporzionati alla effettiva prestazione di lavoro.

Ai sensi dell'art. 5 comma 10 legge 236/93 l'azienda comunicherà ai lavoratori interessati le modifiche in aumento dell'orario di lavoro rispetto a quanto previsto nelle comunicazioni mensili.

La durata dei Contratti di solidarietà sarà pari a 24 mesi.

In ordine alle modalità di ricorso alla Cigs le parti concordano di utilizzare nello Stabilimento di Mirafiori carrozzeria un avvicendamento tra lavoratori in cigs e operanti, connesso alla cessazione di attività da un lato e all'avvio di nuove linee di produzione dall'altro.

In tale contesto i lavoratori operanti sul terzo turno della linea della Punto, che verranno sospesi dal lavoro tra la fine del 1994 e l'inizio del 1995, rientreranno indicativamente a metà del 1996 a fronte della salita produttiva delle nuove vetture Tipo D.

A fronte di tali rientri saranno sospesi dall'attività lavorativa e collocati in Cigs i lavoratori operanti a quella data sul secondo turno della linea Punto.

Analogo meccanismo sarà attuato per i lavoratori della linea Thema, che sospesi dall'attività lavorativa nell'autunno 1994 rientreranno a metà del 1996 con contemporanea sospensione dall'attività lavorativa dei lavoratori a quella data operanti sulla linea Croma.

Le parti convengono che nello stabilimento di Rivalta Carrozzeria i lavoratori sospesi con ricorso alla Cigs secondo le tempistiche previste dalla tabella allegata saranno gradualmente richiamati al lavoro a partire dal 1996 in relazione alla progressiva salita produttiva dei nuovi modelli che il piano industriale illustrato dall'azienda prevede allocati nello stabilimento in questione.

I lavoratori verranno progressivamente riassorbiti tenendo conto della maggior permanenza in Cigs dei singoli, ferme restando le esigenze tecnico-organizzative.

Nello stabilimento di Mirafiori Carrozzeria, dalla seconda metà del 1995, l'avvio della linea del tipo "D" e la relativa salita produttiva consentiranno l'assorbimento dei lavoratori provenienti dalla linea Punto in concomitanza con una riduzione dei relativi volumi produttivi.

L'Azienda riconferma gli impegni al rientro per i lavoratori dell'ex stabilimento di Chivasso così come previsto dall'accordo del 2.7.1992.

Tali lavoratori verranno progressivamente riassorbiti tenendo conto, per la precessione nei riassorbimenti, del periodo di sospensione dal lavoro secondo l'accordo citato.

All'interno del previsto sistema di verifiche, le parti si incontreranno nel mese di gennaio 1996 per valutare l'andamento del biennio 1994/1995 in relazione all'implementazione del piano industriale, all'andamento del mercato automobilistico, ai volumi produttivi realizzati ed alla gestione delle eccedenze di personale individuate e regolamentate dal presente accordo.

In tale occasione verrà altresì esaminato un piano di riassorbimento dei lavoratori in allora sospesi e valutata la possibilità di utilizzare strumenti di legge aggiuntivi rispetto a quelli previsti dal presente accordo per gli operai dell'area torinese, con la finalità di accelerare i tempi di rientro dei lavoratori medesimi. Il suddetto piano di riassorbimento terrà conto, come criterio prioritario e ferme restando le esigenze tecnico-organizzative, della durata del periodo di sospensione dal lavoro degli interessati.

Per quanto riguarda l'area di Torino, nello spirito delle intese che sia a livello interconfederale che territoriale prevedono iniziative per favorire l'utilizzazione dei lavoratori in mobilità, in considerazione dei risultati fino ad ora raggiunti, tenuto conto della esigenza di non disperdere il patrimonio di competenze professionali delle risorse dichiarate eccedenti, le parti convengono di istituire un gruppo di lavoro tra l'Unione Industriale di Torino, le OO.SS. territoriali, la Fiat, il Comune di Torino e l'Agenzia dell'impiego che, anche attraverso le iniziative già concordate possa individuare le opportunità di lavoro sia nel settore privato che nel settore della pubblica amministrazione anche attraverso dei lavori socialmente utili.

Il Comitato Paritetico per la formazione professionale istituito ai sensi dell'accordo interconfederale a livello regionale tra le associazioni imprenditoriali e le OO.SS. potrà valutare le esigenze di opportuni corsi di riqualificazione per favorire gli obiettivi di cui sopra.

## **FIAT AUTO MAINS**

La situazione sopra rappresentata per Fiat Auto si ripercuote negativamente anche sulle attività di Fiat Auto Mains.

In tale contesto, infatti, la Fiat Auto Mains, risentendo di un calo di ordini della sua principale committente si trova a dover gestire una eccedenza di personale. Il personale in questione è composto da 137 quadri e impiegati distribuiti nelle aree di Torino e Pomigliano.

Tali lavoratori saranno posti in mobilità nei tempi sotto indicati.

Ai sensi dell'art. 5 comma 1 legge 223/91, le parti, relativamente ai criteri di scelta dei lavoratori da porre in mobilità, concordano che il criterio di individuazione di tali lavoratori è quello che prevede che nel corso o al termine del periodo di mobilità gli stessi lavoratori possano accedere direttamente ad un trattamento di quiescenza (pensione di vecchiaia o anzianità) di cui all'art. 7, comma 6 e 7, legge 223/91 e art. 5 commi 4, 5 e 6 D.L. 40/94.

A tal fine le parti convengono di aver attuato quanto previsto dall'art. 5 legge 223/91.

Per i lavoratori eccedenti, aventi i requisiti di cui sopra, l'Azienda avvierà una procedura di mobilità ex legge 223/91, con conseguente cessazione del rapporto di lavoro il 30.12.1994.

Ai fini della determinazione dell'anzianità contributiva, utile per accedere ai trattamenti di cui sopra, l'Azienda terrà conto di tutti i periodi contributivi, compresi quelli figurativi e volontari già effettuati e dei ricongiungimenti non onerosi.

Qualora lo ritenesse opportuno ogni singolo lavoratore potrà delegare i Patronati sindacali delle OO.SS. firmatarie o l'Azienda perché, si attivino presso l'INPS competente per la verifica della complessiva posizione contributiva.

L'Azienda riconoscerà al personale collocato in mobilità un trattamento integrativo del T.F.R. secondo la tabella allegata anche ai sensi della legge 291/88.

Le parti così come costituite in premessa si impegnano ad assolvere gli adempimenti procedurali di cui agli artt. 4 e 24 legge 223/91 secondo i criteri sopra individuati entro il 30.11.1994.

Nel periodo intercorrente, sino alla collocazione in mobilità per fronteggiare le eccedenze di personale sopra individuate, si fa ricorso a partire dal 31.1.1994 alla sospensione in Cigs continuativa per crisi aziendale e senza rotazione di n. 137 quadri e impiegati, secondo i criteri che tengano conto delle esigenze organizzative ed economiche aziendali connesse al piano e condivisi dalle parti nel corso del confronto. Il completamento della già iniziata collocazione in Cigs di tale personale avverrà entro giugno 1994.

Ai lavoratori che attualmente percepiscono l'indennità funzioni direttive e collocati in Cigs, l'Azienda erogherà con cadenza mensile un importo equivalente all'attuale valore dell'indennità stessa.

Le parti si danno atto di aver già esperito la procedura di consultazione sindacale ex art. 5 legge 164/75 e dell'art. 1 comma 7 legge 223/91, concordando che non esistono le condizioni per l'applicazione del meccanismo previsto dall'art. 1, comma 8, legge 223/91.

Al fine di contribuire alla realizzazione del piano di ristrutturazione di Fiat Auto e di consentire il superamento dello stato di crisi aziendale, Fiat Auto Mains acquisirà nel corso dell'anno 1994 parte delle attività di amministrazione del personale e delle attività dei sistemi informativi degli stabilimenti produttivi di Fiat Auto.

In tale contesto, Fiat Auto Mains acquisirà da Fiat Auto, per quanto riguarda le attività dei sistemi informativi, nell'area di Torino, e per quanto riguarda le attività di amministrazione del personale nelle aree di Torino, Arese, Cassino e Pomigliano d'Arco, il personale necessario, compreso personale in Cigs ex accordo 2.7.1992 in relazione al suddetto trasferimento di attività ed in rapporto alle relative professionalità richieste. L'acquisizione del personale in oggetto avverrà per passaggio diretto ed immediato e i dipendenti interessati proseguiranno il loro rapporto di lavoro con Fiat Auto Mains senza soluzione di continuità, anche ai fini del T.F.R. che pertanto, sarà trasferito alla Fiat Auto Mains.

Ai fini sopra indicati, Fiat Auto Mains, inoltre opererà al proprio interno ridistribuzioni di attività, e coglierà le opportunità che si dovessero delineare per consentire ulteriori acquisizioni di attività e di personale, compreso personale in Cigs ex accordo 2.7.1992.

Fiat Auto Mains sta altresì procedendo, con uno specifico piano di interventi avviato nei mesi scorsi ed in fase di completamento, al contenimento ed alla ottimizzazione delle attività assegnate alle software house, con l'obiettivo di migliorare l'efficacia e l'efficienza dei processi aziendali.

## **FORMAZIONE PROFESSIONALE**

Le parti convengono di realizzare un programma straordinario di formazione professionale mirata alla riqualificazione dei lavoratori in funzione delle esigenze aziendali.

Tale programma di formazione sarà finalizzato ad un rafforzamento delle competenze tecniche e professionali dei lavoratori interessati al piano di ristrutturazione.

Il programma si basa sul presupposto dell'utilizzo delle risorse regionali, nazionali e comunitarie che hanno come obiettivo la riqualificazione dei lavoratori in Cigs così come previsto dalle attuali norme regionali, nazionali e comunitarie; a questo fine il Ministero del Lavoro e la Regione Piemonte si adopereranno per promuovere un apposito incontro finalizzato a definire quanto sopra descritto.

Le parti effettueranno appositi incontri per esaminare i programmi di formazione, il numero dei lavoratori interessati e le tempistiche di attuazione.

### **SISTEMA DI VERIFICHE**

In relazione alla complessità del piano ed alle specificità dei problemi, le parti concordano di introdurre una serie di verifiche come di seguito specificate.

A) Verifiche generali da effettuarsi presso il Ministero del Lavoro con cadenza semestrale nel corso delle quali sarà esaminato l'andamento del piano industriale e l'attuazione dell'accordo di programma.

B) Verifiche, da effettuarsi con cadenza semestrale fra l'Azienda e le OO.SS. Nazionali e territoriali, relative alla situazione di mercato, all'andamento del piano industriale e alle ricadute sui livelli occupazionali degli strumenti concordati. In tale occasione verranno altresì esaminati gli interventi di formazione relativi ai lavoratori in Cigs di cui al presente accordo.

### **Commissione di Partecipazione per l'avvio dei nuovi modelli**

Le parti convengono di istituire negli stabilimenti interessati all'avvio di nuovi modelli una Commissione di Partecipazione formata da un rappresentante sindacale per Organizzazione Sindacale (nominato dalle segreterie nazionali delle OO.SS. firmatarie) per Unità Tecnologiche e da Rappresentanti della Direzione di stabilimento.

Tale Commissione avrà lo scopo di seguire l'andamento della salita produttiva dei nuovi modelli e le eventuali problematiche collegate alla prestazione lavorativa degli addetti.

L'attività della Commissione avrà come finalità:

- l'ottimizzazione del posto di lavoro in relazione a:
  - aspetto ergonomico;
  - funzionalità delle attrezzature e servomezzi;
  - razionalizzazione dell'attività lavorativa;
- l'ottimizzazione dell'efficienza macchinario in relazione a:
  - guasti;
  - attrezzaggio;
  - microfermate e inattività;
  - velocità di trasformazione;
  - difettosità del processo.

La Commissione dovrà fornire inoltre un significativo contributo alla puntuale e tempestiva diffusione di informazioni, anche tramite la gestione a vista, relative a problematiche di qualità al fine di conseguire il massimo coinvolgimento di tutti i lavoratori.

Nell'ambito della Commissione, l'Azienda, anche con riferimento a quanto previsto in materia dall'Accordo 27.3.1993, darà indicazioni preventive sulle politiche formative prescelte e sulle strumentazioni adottate con riferimento alle diverse figure professionali interessate; fornirà inoltre indicazioni sui requisiti richiesti per le professionalità da formare con riguardo al tipo e livello di scolarità richiesto e alle conoscenze acquisite in precedenti esperienze lavorative.

L'Azienda fornirà inoltre dati consuntivi riguardanti il numero dei lavoratori interessati coinvolti nei corsi e delle giornate di formazione. Nell'ambito della Commissione Paritetica sulla Formazione, già prevista a livello centrale, le parti convengono di affrontare le problematiche collegate alla evoluzione professionale del personale impiegatizio, con particolare riferimento agli interventi formativi che risultino necessari per i processi di cambiamento.

### **FIAT S.p.A. E SOCIETÀ COLLEGATE**

È stata esaminata la situazione determinatasi nelle società di servizi e supporto facenti capo a FIAT S.p.A., e precisamente FIAT SEpIN, FIAT SAGI, COMMISSINT, FIAT I&CS, FIAT GEVA, ISVOR FIAT, CENTRO RICERCHE FIAT, SISPORT FIAT, UICA, oltre che nella stessa FIAT S.p.A.

Il complesso delle società citate è frutto del processo degli scorpori e decentramenti perseguiti a partire dagli anni Settanta nel Gruppo FIAT, al fine di specializzare ciascuna società per lo svolgimento di una attività di supporto o servizio, in modo che potesse essere prestata e messa a disposizione delle principali società/settori del Gruppo.

Il forte calo dei volumi produttivi della maggior parte dei settori del Gruppo FIAT, ampiamente illustrato ne-

gli incontri avvenuti nelle varie sedi sindacali e, in particolare per FIAT AUTO, presso il Ministero del Lavoro, ha causato una grave riduzione delle commesse e la trasformazione o cessazione di determinate attività per le società sopra citate, che effettuano i loro servizi o svolgono la propria attività prevalentemente, quando non esclusivamente, nei confronti degli stessi settori/società del gruppo.

Ciò rende inderogabile l'applicazione di interventi immediati da applicare al complesso delle società citate, operanti come funzioni centrali di un sistema di supporto e di servizio, per riadeguare i propri livelli di attività e di costi alle mutate richieste dei settori/società del gruppo.

Quanto sopra detto determina eccedenze negli organici delle società, per parte delle quali è stato richiesto l'intervento della Cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale a decorrere dal 18 gennaio 1994.

Per la gestione complessiva di tali eccedenze le parti hanno convenuto:

- l'utilizzo della CIGS a zero ore a partire dal 18 gennaio 1994 per 12 mesi per crisi aziendale per i lavoratori eccedenti delle società: FIAT S.p.A., FIAT SEpIN, FIAT SAGI, FIAT I&CS e COMMISSINT.

I lavoratori sospesi, aventi natura di esuberi strutturali, sono individuati prioritariamente in base al possesso dei requisiti previsti dall'art. 7, commi 6 e 7, legge 223/91 ai fini della maturazione del diritto al trattamento pensionistico, tenendo conto delle esigenze tecnico organizzative delle società citate.

In considerazione del carattere strutturale delle eccedenze e per ragioni di carattere tecnico organizzativo connesse con la necessità di mantenimento dei normali livelli di efficienza, le parti concordano sull'impossibilità di dare attuazione alla rotazione prevista dall'art. 1, comma 8, legge 223/91.

Ai lavoratori che attualmente percepiscono l'indennità funzioni direttive, collocati in Cigs, l'Azienda erogherà con cadenza mensile un importo equivalente all'attuale valore dell'indennità stessa.

Ai fini del superamento delle eccedenze si opererà nel seguente modo:

- in tutte le società si opererà con uscite incentivate oltre il Turn-over;
- l'utilizzo temporaneo di lavoratori attraverso l'istituto del comando o distacco, al fine di contenere il numero dei lavoratori eccedenti, ex art. 8, comma 3, legge 236/93, per un periodo massimo di 12 mesi;
- l'utilizzo della mobilità ex artt. 4 e 24 legge 223/91 per i lavoratori in possesso dei requisiti di cui ai commi 6 e 7 dell'art. 7 della legge 223/91 ai fini della maturazione del diritto al trattamento pensionistico entro il periodo massimo di fruizione dell'indennità di mobilità, secondo le tempistiche di seguito specificate per ogni singola società.

Le parti concordano che il possesso dei requisiti ex art. 7, commi 6 e 7, legge 223/91, costituisca il criterio per l'individuazione dei lavoratori da collocare in mobilità, in applicazione dell'art. 5, comma 1, legge 223/91, escludendo in tal modo l'applicazione dei criteri residuali previsti dallo stesso articolo.

A tale scopo le parti si impegnano a esprimere le relative procedure entro il 1994.

Al fine di favorire la ricollocazione del personale posto in CIGS, le parti concordano sulla necessità di considerare il piano di gestione delle eccedenze con riferimento alle società interessate, in modo da cogliere ogni opportunità di ricollocazione che si venga a creare in ciascuna società, anche a copertura di posizioni lasciate libere a seguito di pensionamento o applicazione della mobilità come sopra previsto.

Ai lavoratori posti in mobilità sarà riconosciuta, a titolo di incentivazione all'uscita, una somma integrativa del TFR per ogni anno di mobilità, come previsto dalla tabella allegata.

Quattro mesi prima della scadenza della CIGS le parti si incontreranno per esaminare la situazione delle eccedenze residue - nel presupposto del funzionamento degli strumenti concordati e al fine di evitare la collocazione in mobilità dei lavoratori residui - anche attraverso l'eventuale richiesta di proroga di sei mesi della CIGS per crisi aziendale ex art. 7, comma 5, legge 236/93 e l'eventuale utilizzo, ove organizzativamente praticabile, dello strumento previsto dall'art. 5 della legge 236/93. Sarà inoltre considerata la possibilità di ricorrere al lavoro a tempo parziale e, quindi, all'anticipazione del pensionamento per i lavoratori in possesso dei requisiti di età e anzianità contributiva previsti dall'art. 19, primo comma, legge 223/91, limitatamente alle professionalità più elevate.

Analoghe modalità saranno applicate per la gestione delle eccedenze della SADI S.p.A., il cui periodo di CIGS scadrà a luglio 1994.

Le parti si danno atto di aver esperito le procedure di consultazione sindacale ai sensi dell'art. 5, commi 5 e 6 della legge 164/75, per:

- 300 lavoratori di FIAT SEpIN, di cui 16 a Roma, 53 a Ospedaletti, 2 a Marina di Massa;
- 52 lavoratori di FIAT S.p.A. di cui 2 a Roma;
- 60 lavoratori di FIAT SAGI; - 22 lavoratori di FIAT I&CS, di cui 4 a Roma;
- 12 lavoratori di COMMISSINT, di cui 2 a Roma.

Per le società ISVOR FIAT, FIAT GEVA, SISPORT FIAT e CENTRO RICERCHE FIAT si opererà con uscite incentivate e, ove la legge ne consenta l'applicazione, con la mobilità per i lavoratori in possesso dei requisiti previsti dall'art. 7, commi 6 e 7 della legge 223/91 per l'accesso al trattamento pensionistico entro il limite massimo di fruizione dell'indennità di mobilità ivi previsto.

Per le stesse società sopra citate, entro il 31 marzo 1994, si effettuerà una verifica sulla riduzione delle eccedenze con gli strumenti sopra indicati e si verificherà l'applicabilità del part-time, compatibilmente con le esigenze organizzative aziendali e con le caratteristiche professionali dei lavoratori interessati nonché, l'utilizzo dei contratti di solidarietà per un numero massimo di 50 impiegati.

In tale occasione saranno concordati criteri e limiti di applicazione dei contratti part-time e le relative modalità operative.

Per la SISPORT FIAT le parti convengono di applicare un contratto di solidarietà ex art. 5, commi 5 e seguenti, legge 236/93. Il contratto di solidarietà interesserà 52 lavoratori con una riduzione di orario, giornaliera e/o settimanale del 30%.

Per la stipula del contratto le parti si incontreranno entro il 28 febbraio 1994.

Qualora gli strumenti sopra indicati si dimostrassero inadeguati a risolvere il problema delle eccedenze sarà necessario attivare altri strumenti, anche attraverso l'utilizzo della CIGS.

Per la UICA è prevista la fusione per incorporazione in FIAT AUTO. Venendo a cessare l'attività finora svolta dalla stessa società il personale sarà posto in CIGS da parte di FIAT AUTO nei tempi in cui risulterà eccedente in relazione alle esigenze della nuova collocazione aziendale.

#### PREPENSIONAMENTI

Le parti chiedono che lo specifico istituto venga previsto per i casi di rilevante ristrutturazione industriale e convengono che per le finalità di cui al presente accordo, il Gruppo inoltrerà l'istanza di ricorso al prepensionamento per un numero complessivo di circa 5.200 unità per il 1994 e circa 1.400 per il 1995.

Fatte salve le verifiche delle singole posizioni assicurative nel rispetto dei requisiti che saranno fissati dalla legge, la articolazione dei prepensionamenti viene indicativamente così individuata:

	<b>1994</b>	<b>1995</b>
<b>Impiegati e A.i.s.</b>	2300	100
<b>Operai:</b>		
- Napoli	800	-
- Arese	1400	-
- Torino	700	1300
<b>Totale</b>	<b>5200</b>	<b>1400</b>

Il numero dei lavoratori che beneficeranno di tale istituto va ovviamente in diminuzione del numero di lavoratori altrimenti collocati in mobilità. Per gli operai di Torino va a scomuto delle sospensioni in Cigs.

Il Ministero del Lavoro, valutando i presupposti del presente accordo, opererà per assicurare la tempestiva attuazione delle misure amministrative di propria competenza, così come indicate nei punti precedenti, con particolare riguardo ai programmi di Cigs, ai contratti di solidarietà, ai progetti formativi ed ai prepensionamenti.

Ai fini dell'art. 5 comma 5, del D.L. 40/94 il Ministero riconosce la sussistenza delle relative causali di intervento.

**ECCEDENZE QUADRI - IMPIEGATI - A.I.S. PER AREA GEOGRAFICA****FIAT AUTO**

TORINO	1814
MILANO	338
NAPOLI	255
CASSINO	66
TERMOLI	41
SULMONA	18
TERMINI IM.	35
VERRONE	8
AREE COMMERC.	252
<b>TOTALE</b>	<b>2827</b>

**FIAT AUTO MAINS**

TORINO	110
POMIGLIANO	27
<b>TOTALE</b>	<b>137</b>



**COLLOCAZIONE DI PERSONALE OPERAIO IN CIGS - AREA TORINO**

	1994												1995												1996											
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Mirafiori Carrozzeria:	700		500			800			800			400			+ 500 + 1.600			- 500 - 1.600																		
Rivalta Carrozzeria:	800					1200																														
Mirafiori Meccanica:	550		- 230						330																											
Verrone U.O. Rivalta:	250		- 200																																	
Mirafiori Presse:	200																																			

**APPLICAZIONE CONTRATTI DI SOLIDARIETÀ - OPERAI - AREA TORINO**

	1994												1995												1996											
	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Mirafiori Carrozzeria:				° 700			° 1100			# 1400			# 1800																							
Rivalta Carrozzeria:																																				
Mirafiori Meccanica:				° 230			° 600			# 650			# 1800																							
Verrone U.O. Rivalta:				° 200						# 450																										
Mirafiori Presse:																																				

(°) ECCELENZE INTERESSATE

#) LAVORATORI COINVOLTI



*Il Ministro del Lavoro  
e della Previdenza Sociale*

DICHIARAZIONE

In occasione della conclusione dell'accordo sulla ristrutturazione della FIAT AUTO, il Ministero del Lavoro dichiara che qualora nel corso delle previste verifiche generali da effettuarsi presso il Ministero del Lavoro, emergessero scostamenti negativi della produzione, rispetto alle previsioni contenute nel piano industriale, verrà sviluppato il confronto tra le parti, per valutare gli interventi da predisporre per far fronte agli eventuali problemi di occupazione nascenti.

**PROTOCOLLO DI INTENTI PER LA REALIZZAZIONE DI INIZIATIVE INDUSTRIALI IN CAMPO  
AMBIENTALE, con particolare riguardo ai mezzi di trasporto**

Il Presidente del Consiglio dei Ministri  
Il Ministro del Bilancio e Programmazione Economica  
Il Ministro dell'Industria, Commercio e Artigianato  
Il Ministro dell'Università e Ricerca Scientifica e Tecnologica  
Il Ministro dei Trasporti  
Il Ministro del Lavoro

e

Il gruppo FIAT  
**CONSIDERATO**

l'obiettivo del miglioramento della qualità del trasporto urbano, sia sotto il profilo ambientale, sia per le ricadute che da una programmazione e qualificazione della domanda pubblica potranno aversi sul settore industriale dei mezzi di trasporto;

**CONSIDERATA**

la necessità di un'azione interministeriale, d'intesa con gli Enti Locali e le imprese interessate, mirata a coordinare le attività di ricerca e sperimentazione nel settore dei veicoli a inquinamento ridotto o nullo, per delineare un progetto strategico a medio termine che consenta, tra l'altro, di sperimentare le prime serie di prodotti e di predisporre le innovazioni tecnologiche indispensabili per la industrializzazione di tali prodotti;

**CONSIDERATA**

la necessità di promuovere l'innovazione e razionalizzazione del trasporto nei sistemi urbani e suburbani, inclusi gli interventi anche infrastrutturali di supporto per la diffusione di veicoli a inquinamento ridotto o nullo, anche mediante la promozione di forme di cooperazione tra enti Locali, Enti Pubblici e Privati di Ricerca, Università ed Imprese;

**TENUTO CONTO**

delle risorse finanziarie nazionali e comunitarie che possono essere indirizzate alle attività come di seguito definite;

**STIPULANO IL SEGUENTE PROTOCOLLO DI INTENTI**

**Art. 1 - OBIETTIVI GENERALI DELL'INTESA**

La presente intesa prevede la realizzazione, per le finalità indicate nelle premesse, delle seguenti specifiche iniziative:

- a) - programma per la ricerca e lo sviluppo di veicoli innovativi a basso impatto ambientale, mirato alla produzione in scala industriale di veicoli ad emissioni zero, o prossimi allo zero ed a ridotto inquinamento acustico (veicoli a metano, ibridi, elettrici) per trasporto privato, collettivo e di merci;
- b) - ricerca, sviluppo e diffusione di applicazioni di sistemi tecnologici innovativi della mobilità pubblica o privata, e del traffico urbano e suburbano;
- c) - realizzazione di stazioni sperimentali per l'effettuazione di revisioni periodiche di autoveicoli e per la demolizione di autoveicoli a fine vita e per il riutilizzo dei componenti.

**Art. 2 - PROGRAMMA PER I VEICOLI INNOVATIVI A BASSO IMPATTO AMBIENTALE**

Il programma è finalizzato alle seguenti azioni:

- attivare un intenso lavoro di ricerca in una molteplicità di campi quali la motoristica, l'elettronica, i materiali, determinando ricadute tecnologiche importanti e lo sviluppo di sistemi innovativi; le relative attività saranno definite e monitorate da un apposito gruppo di lavoro costituito dai rappresentanti di tutte le parti interessate, sulla base di quanto già in atto;
- consentire lo sviluppo di una domanda nazionale e internazionale di buone dimensioni aprendo prospettive di produzione consistenti;
- contribuire in modo efficace al miglioramento delle condizioni ambientali.

Il programma inoltre dovrà favorire la costituzione di un Consorzio di ricerca, rivolto in via prioritaria allo sviluppo e alla diffusione dell'innovazione nel campo delle vetture a ridotta emissione, con particolare attenzione ai veicoli a metano, ibridi ed elettrici (autovetture e veicoli commerciali per trasporto di persone e cose).

Infine, il programma dovrà favorire la produzione su base industriale dei veicoli di seguito indicati:

**a) AUTOMOBILE A METANO**

Si conviene sull'opportunità di mettere a frutto la positiva trazione tecnica italiana nell'impiego del metano per avviare nel medio termine la produzione di vetture appositamente concepite e sviluppate per l'alimentazione a metano in modo da raggiungere livelli di emissione ULEV (Ultra Low Emission Vehicle) secondo gli standard della California.

Si ritiene che adottando politiche fiscali finalizzate a favorire l'impiego di questo veicolo e con il necessario ampliamento della rete di stazione di rifornimento, esistono prospettive favorevoli per il formarsi in tempi relativamente brevi di un segmento importante della domanda pubblica e privata.

**b) AUTOVETTURA IBRIDA DI MEDIA CILINDRATA**

Per le sue caratteristiche tecniche e funzionali si ritiene che essa risponda a tutte le esigenze prospettate, data la flessibilità di impiego.

In presenza di quadri normativi favorevoli, potrà contribuire allo sviluppo della domanda di veicoli ecologici, soprattutto con riferimento ad un uso misto urbano ed extraurbano, adatto alle autovetture per il trasporto privato e pubblico (ad es. taxi).

#### c) VETTURA ELETTRICA

Si conviene sull'utilità di disporre di una presenza significativa dell'industria italiana nelle tecnologie dei veicoli "tutto elettrico", sia perché su queste modalità si concentrano le attese e le indicazioni per soluzioni di lungo periodo, dia per non perdere nell'immediato la posizione di avanguardia acquisita nel campo della sperimentazione e della produzione su limitati volumi, sia infine per gli evidenti collegamenti, anche sul piano produttivo, con le vetture ibride.

#### d) VEICOLI COMMERCIALI A METANO E IBRIDI PER DISTRIBUZIONE DELLE MERCI E PER MISSIONI SPECIFICHE IN AMBITO URBANO

Si riconosce l'opportunità di disporre di veicoli ad alte prestazioni ambientali, ivi compresa la bassa rumorosità, atti ad operare in ambito urbano per servizi di pubblica utilità e per il rifornimento dei negozi, anche in funzione dell'adozione di normative specifiche più vincolanti dal punto di vista ecologico, valorizzando le esigenze degli Enti Locali e delle Imprese esercenti tali servizi.

#### e) VEICOLI ELETTRICI, IBRIDI E A METANO PER TRASPORTO COLLETTIVO DI PERSONE.

Si conviene sulla inderogabile necessità di riservare a veicoli ecologicamente ottimizzati quote crescenti della domanda di mezzi destinati al trasporto collettivo, anche sulla base delle indicazioni e delle richieste provenienti dagli Enti locali e dalle imprese esercenti i servizi.

Art. 3 - (Programma di interventi per applicazioni di sistemi tecnologici innovativi per il miglioramento e la razionalizzazione della mobilità in ambito urbano)

Si conviene sull'utilità di realizzare almeno nei maggiori centri urbani programmi organici mirati a razionalizzare la mobilità e il traffico e a ridurre l'inquinamento, attraverso interventi normativi e di regolazione basati sull'uso delle tecniche informative e telematiche.

Si conviene sull'opportunità di realizzare, a partire dalle ricerche già svolte e dalle tecnologie esistenti, applicazioni concrete, anche attraverso implementazioni di progetti pilota e anche mediante la formazione di quadri ed operatori, al fine di:

- contribuire a fluidificare il traffico nelle città;
- contribuire a ridurre l'inquinamento;
- migliorare la sicurezza del traffico su strade ed autostrade.

Si tratta innanzitutto di applicazioni di sistemi da installare a bordo delle auto in grado di fornire informazioni al guidatore e di sistemi integrati di controllo semaforico interattivo del traffico, operanti con il ricorso all'elettronica, alle comunicazioni via radio o telefono cellulare, satellitari ed a corto raggio.

Art. 4 - (Programma coordinato per la realizzazioni di stazioni sperimentali per ottimizzare la revisione periodica, nonché centri di demolizione e riciclaggio autoveature)

Si conviene che obiettivi di sicurezza, di contenimento dei consumi, e di tutela ambientale richiedano la tempestiva attuazione delle norme stabilite dal Codice della Strada per la revisione periodica delle autoveature.

Considerata l'esigenza di migliorare la qualità di controlli, si ritiene altresì necessaria che sia resa operativa in tempi molto rapidi la prevista delega alle imprese private della esecuzione dell'attività di revisione.

La creazione di stazioni sperimentali dotate di notevole capacità di controllo e di elevate professionalità viene considerata come uno strumento importante per acquisire esperienze, svolgere un elevato numero di revisioni e costituire una struttura di riferimento per gli aspetti economici, organizzativi, di formazione professionale e di qualità dell'intervento.

Considerata l'entità delle vetture obsolete e inquinanti in circolazione, fenomeno peraltro destinato a crescere considerevolmente anche in relazione alla vetustà del parco, si conviene sin da ora di adottare appropriati interventi per razionalizzare i processi di demolizione e di riciclaggio,

al fine di ridurre l'inquinamento, di limitare le aree di discarica, di recuperare e di eliminare l'abbandono di veicoli.

Si conviene altresì che, per conseguire tali obiettivi, sia indispensabile una apposito valido quadro normativo.

Art. 5 - (Impegni della FIAT e del Governo)

Per la concreta realizzazione dei programmi previsti nella presente intesa:

a) la FIAT si impegna a svolgere, anche in concorso con istituzioni, Enti pubblici e privati di ricerca ed imprese, le attività di ricerca e sviluppo che saranno definite dagli specifici progetti nell'ambito degli strumenti che verranno definiti.

La FIAT si impegna, altresì, ad avviare, compatibilmente con il raggiungimento di adeguati volumi di domanda, da quantificare in sede di definizione degli accordi attuativi del presente protocollo, l'attività produttiva secondo le scadenze di seguito indicate:

Entro metà 1994: autobus a metano ed autobus ibridi.

Entro fine 1995: veicoli commerciali a metano.

Entro metà 1996: vettura elettrica.

Entro fine 1996: vettura a metano.

Entro metà 1997: vettura ibrida di media cilindrata

Entro il 1999: vettura elettrica di 2<sup>a</sup> generazione.

Si conviene, data l'inderogabile necessità di predisporre iniziative atte a salvaguardare l'occupazione dell'area di Arese, di collocare in questa area sia la sede del Consorzio di Ricerca sui veicoli innovativi a ridotte emissioni, sia le attività produttive specifiche delle autoveature (a metano, ibride ed elettriche) di cui ai punti a, b e c dell'art. 2.

FIAT si impegna, da sola e con altri partners, a collaborare attivamente al programma di razionalizzazione del traffico urbano mediante tecnologie informative, mettendo a disposizione le esperienze acquisite, nel quadro delle attività delle sue società di studio e ricerche, ivi comprese quelle specifiche di FIAT-ELASIS, ed in iniziative di diffusione di sistemi integrativi telematici.

FIAT si impegna a conferire Know how, strutture locali e risorse tecniche ad iniziative di centri di revisione periodica, operanti in forma di società consortile.

FIAT si impegna, a fronte di una domanda effettiva, a realizzare nell'area di Pomigliano, unitamente ad altri operatori, un centro integrativo di demolizione e riutilizzo, mettendo a disposizione le superfici richieste ed il Know how acquisito con la sperimentazione del proprio progetto F.A.R.E.

- assicurare, nel quadro degli strumenti previsti dalle legislazioni in vigore e nell'ambito delle risorse disponibili, anche comunitarie, i mezzi finanziari necessari per contribuire alla realizzazione dei programmi oggetto del presente protocollo;

- predisporre, e concertare con le amministrazioni locali, le iniziative normative e gli interventi di regolazione necessari nel campo del trasporto pubblico e della mobilità urbana, al fine di favorire la diffusione dei veicoli ecologici;

- promuovere ed incentivare programmi di acquisto poliennali per i veicoli ecologici oggetto del presente protocollo, da parte delle Amministrazioni pubbliche e delle imprese che gestiscono servizi di pubblica utilità;

- predisporre uno specifico programma di sperimentazione delle tecnologie informatiche per la razionalizzazione del traffico urbano, entro il quale collocare i progetti di singole città, indicando le diverse fasi (ricerca, sperimentazione e realizzazione concreta), gli strumenti normativi e le risorse da impegnare nei diversi progetti;

- adottare tempestivamente i provvedimenti di attuazione previsti dal codice della strada, essendo tali misure la base indispensabile alla realizzazione dei centri di revisione;

- predisporre urgentemente il quadro normativo necessario per le attività di demolizione e riciclaggio, in linea con la proposta di legge n. 2769;

- incentivare la possibilità di eliminare dal parco le autovetture maggiormente inquinanti;

- definire le norme di omologazione in coerenza con le disposizioni comunitarie in via di emanazione.

c) Il Governo si impegna a costituire presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione Generale della M.C.T.C., l'Autorità per la rideterminazione delle caratteristiche tecniche e funzionali degli autobus, tram e filobus adibiti ai servizi di trasporto pubblico locale, e degli altri mezzi di trasporto utilizzabili dai servizi di pubblica utilità, al fine di realizzare un preciso punto di riferimento per la domanda pubblica.

L'autorità sarà composta da rappresentanti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, da due esperti del settore di elevata capacità professionale, da rappresentanti delle associazioni delle aziende sia di costruzione dei veicoli, che di esercizio delle linee e dei servizi.

Art. 6 - (Strumenti per la realizzazione dell'intesa)

Per realizzare l'intesa con i relativi interventi di cui agli articoli precedenti, si farà ricorso ad uno o più accordi, intese o contratti di programma tra lo Stato e la FIAT, con l'eventuale partecipazione di altri soggetti disponibili, nonché alla coordinata utilizzazione degli altri idonei strumenti previsti dalla vigente normativa.

I diversi strumenti dovranno prevedere la definizione degli interventi ritenuti prioritari, individuando le azioni di rispettiva competenza, determinando tempi di realizzazione, investimenti, modalità di attuazione e le relative fonti di finanziamento.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri attuerà una specifica azione di monitoraggio sull'attuazione della presente intesa, al fine di attivare ogni utile iniziativa per perseguire gli obiettivi stabiliti, in particolare accelerando le procedure amministrative di competenza dei diversi Ministeri.

#### PROPOSTE FIAT PER INTERVENTI INDUSTRIALI

Sviluppo e produzione di nuovi veicoli ecologici (elettrici, ibridi, a metano)

Realizzazione di centri per revisioni periodiche di autoveicoli e di impianti per demolizione e riciclaggio autovetture.

#### PREMESSA

Le proposte presentate in questo documento mirano ad integrare il Piano Industriale, rafforzando la presenza del Gruppo Fiat in alcuni campi di attività industriale a forte contenuto sociale.

Una presenza in questi settori è già contemplata nei programmi aziendali.

Si tratta ora di imprimere una forte accelerazione attraverso un grande sforzo sia nell'attività di ricerca e sviluppo sia nelle concrete realizzazioni sul piano produttivo.

Ciò richiede un parallelo impegno da parte pubblica, per assicurare tutte le condizioni normative, fiscali, finanziarie ed organizzative, necessarie al raggiungimento degli obiettivi.

L'impegno si giustifica in quanto le finalità fondamentali riguardano, da una parte, il sostegno all'occupazione, e dall'altra la modernizzazione del paese in alcune aree critiche, quali mobilità e ambiente.

In questo contesto, Fiat intende operare in maniera coerente al suo ruolo di grande gruppo industriale.

#### CONDIZIONI SI SUCCESSO DI UN PROGRAMMA DI VEICOLI INNOVATIVI A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

Gli attori principali che contribuiscono allo sviluppo dei veicoli a basso impatto ambientale sono:

- i costruttori di automobili;

- i fornitori, ai quali sono demandati problemi non facili nel campo della motoristica, dell'elettronica, dei materiali;

- istituzioni, quali l'ENEL, che dovrà avere un ruolo di stimolo e di predisposizione delle infrastrutture per l'alimentazione, ed ENEA, che si occupa delle ricerche sull'energia e già segue attivamente il campo della trazione elettrica;

- le collettività locali, che intendono favorire la diffusione dei veicoli a basso impatto ambientale;

- il governo centrale che predisporre strumenti economici e normativi;

- soggetti diversi, dotati di gruppo peso nella determinazione della domanda pubblica (aziende municipalizzate, SIP, ecc.).

Questi tre ultimi, in particolare, hanno un ruolo fondamentale per la creazione di aiuti e per stimolare la formulazione di una domanda. Sul piano locale, regionale e nazionale, il veicolo a basso impatto ambientale porta una serie di vantaggi sia per l'ambiente che sul piano energetico; su questi tre piani deve consolidarsi un atteggiamento di promozione e di stimolo.

#### - AUTORITA' LOCALI

Alle autorità locali spetta il compito di attuare interventi di regolazione del traffico mirati a favorire l'uso di veicoli a basso impatto ambientale.

L'impiego di tali veicoli per uso privato o per la distribuzione delle merci nelle città per fornire i contributi attesi alla riduzione dell'inquinamento ed alla razionalizzazione del traffico deve soddisfare due condizioni.

- il graduale affiancamento alle vetture termiche per la mobilità all'interno delle aree urbane;
- la messa a disposizione di veicoli per un nuovo servizio di trasporti, con mezzi di utilizzo generalizzato a valle di un nodo di intermodalità per traffico extraurbano.

Tutti questi aspetti, ove si intenda procedere secondo un approccio rigoroso, devono essere oggetto di uno studio che tenga conto delle specificità di dimensione, struttura, storia delle città e delle loro caratteristiche di mobilità.

Questo concetto è in via di applicazione in uno studio di prossima esecuzione nella città di Bologna (al quale Fiat partecipa), mirato alla definizione e razionalizzazione di un sistema integrato denominato "Nuovo Sistema Urbano".

Alla luce di tutto ciò, va concluso che l'inserimento dei veicoli a basso impatto ambientale per quantità superiori alla dimensione di un semplice programma dimostrativo, per risultare efficace, non può essere affidato al caso, ma deve rientrare in un quadro di assestamento o rimodellazione dell'intero sistema dei trasporti pubblici e privati di una città. A parte queste considerazioni generali, le autorità locali potrebbero provvedere a:

- utilizzare i veicoli elettrici per servizi e trasporti municipali (taxi, ibridi, distribuzione merci, posta, giornali, servizi di manutenzione, ecc.);
- sostenere la razionalizzazione di sistemi di ricarica nei parcheggi, garage, ecc.;
- riservare ai veicoli elettrici taluni parcheggi da armonizzare con le fermate dei trasporti pubblici;
- regolamentare l'uso dei veicoli ULEV (Ultra Low Emission Vehicles) o zero emissioni per le consegne in alcune aree;
- assegnare corsie riservate e concedere autorizzazioni alla circolazione preferenziale;

#### - AUTORITA' CENTRALI

- Decisioni amministrative autoritarie

Si tratta della impostazione di determinate quote sul flusso delle immatricolazioni.

Ad esempio, si potrebbe imporre che il rinnovo delle flotte delle istituzioni locali sia obbligatoriamente realizzata con veicoli a basso impatto ambientale, almeno per una certa quota.

- Aiuti fiscali e finanziari

Le aree di intervento configurabili sono molteplici. Possono ad esempio assumere la forma di detassazione, di credito di imposta, di riduzione dei costi dell'energia attraverso tariffe elettriche differenziate, di riduzione delle imposte che gravano sull'auto, di sostegni finanziari.

#### - SOGGETTI DIVERSI

In questa categoria rientrano le aziende nazionali titolari di flotte per lo svolgimento delle attività di servizio, quali SIP, Italgas, Enel, ecc..

Le aziende Municipalizzate delle città (Rifiuti, Acqua, Aziende Elettriche ecc.) potrebbero impegnarsi all'acquisto utilizzo e diffusione di veicoli elettrici sia per il trasporto merci che persone. gli stessi Comuni potrebbero trasformare parte delle loro flotte. Tutti questi attori dovrebbero essere in qualche modo collegati al Programma nazionale e sostenere, ciascuno per il proprio ruolo, l'obiettivo della diffusione dei veicoli a basso impatto ambientale.

#### - CONCLUSIONI

Occorre lanciare un "Programma Nazionale per i Veicoli innovativi a basso impatto ambientale" mirato a conseguire risultati produttivi già nel breve termine, sostenere una cospicua attività di R&S ed elaborare un pacchetto normativo/fiscale atto ad accrescere la domanda su livelli adeguati.

Il Programma deve avere una valenza nazionale come disegno strategico di Politica industriale e deve prevedere tra l'altro, oltre ad una serie di collegamenti e collaborazioni internazionali, anche l'aggregazione delle istituzioni nazionali fortemente interessate al tema (Enea, Enel, grandi città, ecc.), per garantire un quadro di attività certo e dinamico e di forti ricadute industriali e scientifiche.

Il programma dovrebbe contare su un centro di coordinamento delle attività già svolte, in essere e da promuovere, sotto la responsabilità pubblica, con la partecipazione di tutti i soggetti interessati, e dovrebbe favorire la costituzione di un Consorzio di ricerca, rivolto allo sviluppo e alla diffusione dell'innovazione nel campo dei veicoli a basso impatto ambientale.

#### VEICOLI ALIMENTATI A METANO

#### CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

L'Italia vanta una notevole tradizione nell'impiego del metano nella trazione, alcune aziende di trasporto municipale - Udine, Ravenna - hanno avviato esperimenti nella seconda metà degli anni 80 con la trasformazione a metano di autobus originariamente Diesel.

Per il ripetersi del numero di queste esperienze e a seguito di chiari segnali di interesse su questo combustibile a livello internazionale, Iveco ha sviluppato un motore dedicato e realizzato gli autobus oggi già circolanti in flotte sperimentali (Ravenna, Bilbao e Madrid).

I risultati in termini di livelli di emissioni gassose e solide, di riduzione del rumore e di affidabilità del mezzo sono stati così lusinghieri che si è deciso di estendere la gamma di veicoli nel settore commerciale con prevalente missione urbana, predisponendo prototipi per la distribuzione e per raccolta rifiuti.

A questi progetti si è successivamente aggiunto da parte di Fiat Auto quello di un'automobile per uso urbano alimentata solo a metano e capace di raggiungere i livelli di emissione della California detti Ultra Low Emission Level (ULEV), che si collocano immediatamente prima degli Zero Emission (veicoli elettrici).

Questo progetto di sviluppo è ora in cantiere presso il Centro Ricerche Fiat; il primo prototipo è previsto per fine '94.

La strategia Fiat è stata quella di presidiare con importanti risorse questo settore, visto come complementare alle attività del veicolo ibrido o elettrico, e di prepararsi a disporre di una gamma di veicoli altamente evoluti, affidabili e finalizzati all'impiego urbano.

Coerentemente con questa linea è il Protocollo siglato da Fiat e Ministero dell'Ambiente nel giugno scorso, con il quale si prevedono incentivi per la diffusione dei veicoli alimentati a metano (oltreché ibridi ed elettrici).

Inoltre, per predisporre un terreno favorevole alla sperimentazione di questa gamma di veicoli nel luglio scorso Fiat stabiliva un accordo di collaborazione con Snam affinché uno degli aspetti più critici della loro diffusione, il sistema di rifornimento, fosse affrontato da chi ha nel paese reti distributive e competenze eccellenti.

Il progetto che Fiat propone sui veicoli a metano prevede i due seguenti filoni:

a) un'attività di ricerca concentrata sulle tecnologie critiche, della durata di cinque anni e mirata all'ottimizzazione di tutti i parametri motoristici per ottenere le più basse emissioni possibili su tutta la gamma di veicoli sia per trasporto privato che pubblico.

b) un'ampia sperimentazione con flotte pilota, per valutare le prospettive di una potenziale domanda alla quale deve contribuire una particolare attenzione della parte pubblica.

#### VINCOLI TECNICI ALL'IMPIEGO DEL METANO

- PER QUANTO CONCERNE GLI AUTOBUS, uno degli aspetti critici più rilevanti sembra essere il sistema di rifornimento, per i tempi necessari (10-15 minuti rispetto ai 3 minuti del gasolio) e per il costo degli impianti di pompaggio. Anche per la trasformazione parziale di una flotta di veicoli urbani sono indispensabili importanti investimenti in infrastrutture.

- PER L'AUTOMOBILE, invece, gli aspetti critici rilevanti sono:

- la capacità tecnica di controllo della combustione e dunque di ottimizzazione del motore per arrivare ad emissioni ridottissime.

L'automobile a metano per la città deve avere come obiettivo delle emissioni (ULEV) estremamente basse. Per questa ragione non può che essere "dedicata" cioè diversa da quelle alimentate a metano attualmente in circolazione (auto trasformate con kit per alimentazione alternativa benzina o metano);

C'è dunque un notevole "bisogno di ricerca" se si pongono obiettivi ambientali particolarmente ambiziosi.

- lo stoccaggio a bordo che richiede maggiori volumi; penalizza gli spazi destinati al bagaglio e condiziona la percorrenza, questo vincolo non è di secondaria importanza; tuttavia può essere superato in un utilizzo urbano del veicolo per flotte a rifornimento centralizzato.

- la mancanza di una rete di distribuzione anche in sede urbana, che deve essere progressivamente sviluppata.

Gli accordi sottoscritti tra FIAT e SNAM prevedono, per avviare una sperimentazione su una flotta pilota, la realizzazione in una città da definire, di due o tre punti di rifornimento necessari per garantire una flessibilità di utilizzo più ampia possibile.

- PER I VEICOLI COMMERCIALI valgono le stesse considerazioni fatte per l'automobile salvo una minore criticità sugli aspetti dello stoccaggio a bordo.

#### CONDIZIONI PER LO SVILUPPO DELLA DOMANDA

Anche per i veicoli a metano, sia pubblici sia privati, si pone il problema della progressiva evoluzione di una domanda, e dunque della crescita di un mercato destinato ai veicoli basso impatto ambientale.

Questi aspetti sono stati illustrati nelle pagine che precedono.

Va evidenziato invece che il veicolo alimentato a metano ha una flessibilità di impiego molto più ampia, presentando comunque rilevanti vantaggi ambientali.

L'inserimento dell'alimentazione a metano nella realtà consolidata dei veicoli tradizionali e più facile rispetto ad altre soluzioni perché richiede cambiamenti relativamente modesti.

Questi sono i motivi per cui il metano può essere visto come una soluzione capace di risultati importanti già nel breve termine e dunque di transizione e complementare rispetto ai veicoli ibridi o elettrici di seconda generazione.

Per tutti questi argomenti, il Progetto Fiat propone un'attività di ricerca combinata ad una attiva sperimentazione che deve fornire indicazioni significative sul piano dei vantaggi ambientali, dei costi/benefici del sistema, del consolidarsi di una domanda.

#### ATTIVITA' DI RICERCA E SPERIMENTAZIONE

Lo sviluppo dei veicoli a metano "dedicati" va suddiviso in differenti aree funzionali, che individuano le tematiche principali dello sviluppo del veicolo; motore, sistema di alimentazione, sistema di post-trattamento, sistema di stoccaggio, lay-out, veicolo dedicato. tali aree possono essere trattate come linee di lavoro separate e parallele all'inizio dell'attività, per poi convergere sempre di più all'approssimarsi del termine della stessa.

Inoltre, la differenziazione degli obiettivi di applicazione veicolistica (vettura o carro) non modifica sostanzialmente l'approccio metodologico seguito nelle singole aree ma solamente i termini di riferimento.

La sperimentazione verrà effettuata con prototipi di tipo preindustrializzabile per tutto quello che riguarda i componenti critici.

Esse verrà condotta facendo il ricorso alle più moderne tecniche di acquisizione/interpretazione segnali su un numero sufficientemente ampio di prototipi da poter essere considerato statisticamente significativo. Avrà come oggetto sia la verifica delle proprietà funzionali che il controllo del comportamento in durata.

- La stima degli investimenti complessivi per ricerca e sperimentazione ammonta a circa 60 miliardi (5 anni).

Tale cifra non comprende l'investimento legato all'avvio della produzione, entro la fine del 1996, condizionata dal successo della fase di sperimentazione e dal manifestarsi di una domanda certa e significativa.

#### VEICOLI IBRIDI ED ELETTRICI

##### CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

La ricerca da tempo avviata, su scala mondiale, sui veicoli elettrici ha portato ad accumulare un bagaglio di tecnologie sulla propulsione elettrica, che consente già oggi di disporre di veicoli da sperimentare.

Tuttavia, molti sono i limiti che ancora condizionano l'impiego dei veicoli elettrici: per renderli una alternativa pratica e fattibile, con concreti risvolti industriali, sono ancora necessari forti interventi nel campo della ricerca e della sperimentazione.

Nel nostro paese è maturato il momento per avviare un "Programma Nazionale Veicoli Elettrici", nel quale la produzione industriale sia il punto terminale di una serie di interventi che passano attraverso la ricerca tecnica, un nuovo approccio alla mobilità e regolazione del traffico e una molteplicità di azioni, normative e fiscali, sostenute da una forte volontà politica.

L'attuale fase di sviluppo, che convenzionalmente possiamo definire "fase uno", è caratterizzata da applicazioni basate per quanto possibile su veicoli o carrozzerie esistenti; questo consente non solo di ridurre i costi, ma garantisce una buona qualità di partenza.

Al momento, infatti, la maggior parte delle vetture è rappresentata da versioni elettrificate di veicoli convenzionali.

Altra caratteristica dei veicoli in via di sperimentazione è l'impiego diffuso di batterie al piombo, relativamente economiche ed affidabili.

Un grande sforzo viene compiuto nello studio di tecnologie di accumulo innovative e di soluzioni cosiddette "ibride", che ampliano lo spazio di impiego dei veicoli elettrici. In tal caso il veicolo viene dotato di due motori, uno termico ed uno elettrico integrati da un sistema di gestione, che possono operare simultaneamente o indipendentemente.

Peraltro, intense ricerche sono in corso sulle tecnologie critiche, sui sistemi di accumulo e di propulsione della "fase due", sui veicoli elettrici che saranno disponibili tra dieci anni.

Nel lungo termine, l'importanza economica di questo mercato potrà essere significativa, in particolare per i veicoli commerciali da distribuzione, minibus, i taxi e le vetture per città.

L'impatto economico e industriale potenziale di questo scenario è notevole.

La competizione a livello internazionale (Stati Uniti, Giappone, Europa) sarà fortissima ciò impone di non restare passivi.

Fiat ha seguito l'evoluzione di queste tecnologie attraverso una attività di ricerca che dura da molti anni; già oggi sono prodotti in piccole serie alcuni modelli: Panda, Ducato, Autobus ibridi e Minibus. Ciò conferma una linea strategica di presenza e di attenzione, che è stata però sostanzialmente condizionata dall'assenza di domanda. Ci si è quindi concentrati nel monitoraggio a livello mondiale delle tecnologie critiche, nella produzione di prototipi, nella predisposizione di soluzioni tecniche avanzate, fino all'introduzione del proprio listino di veicoli per la vendita al pubblico. Su alcune gamme di prodotto - ad esempio l'autobus ibrido - si è già raggiunto un livello di commercializzazione per una sperimentazione allargata.

Lo scenario in cui va inquadrato un progetto di dimensioni nazionali non può che poggiare su una forte volontà politica a livelli locali e centrali, mirata ad innescare un processo di mercato e quindi industriale. Si può affermare che certamente i tempi sono maturi per un programma di politica industriale ben finalizzato e dotato di adeguate risorse.

Il successo dell'individuazione dei veicoli ibridi o elettrici in una scala significativa è collegato al raggiungimento di alcune soglie minime su punti critici, quali:

- performance di guida: sono richieste accelerazioni e velocità di crociera in ambito urbano simili a quelle dei veicoli a combustione interna, con i quali l'auto elettrica è destinata in parte o in toto a convivere nel traffico urbano. Al momento, le accelerazioni forti e l'alta velocità tendono a ridurre l'autonomia e la vita della batteria.

- Strutture di ricarica: pur ipotizzando che la ricarica abbia luogo soprattutto di notte, dovrebbe essere resa disponibile una rete urbana facilmente accessibile di strutture di ricarica Parcheggi pubblici di interscambio e stazioni servizio dovrebbero essere sedi prioritarie.

- Costi: sono fortemente influenzati dalle soluzioni tecniche, dalla tipologia di batterie utilizzate e dalla scala produttiva.

Certamente, almeno per i veicoli di prima generazione, i volumi produttivi potranno aiutare a ridurre i costi, ma solo entro certi limiti. È stato infatti valutato che occorre superare una produzione di circa 5000 vetture all'anno per giustificare il costo dell'allestimento di una linea.

Il vincolo dei costi di produzione può essere sciolto soltanto in relazione ad una dimensione minima di domanda.

- Standard di sicurezza: la normativa che dovrebbe regolare l'impiego dei veicoli elettrici è da definire. Vi sono due campi nei quali questa deve essere predisposta: quello della sicurezza attiva e passiva del veicolo in generale, che è ampiamente garantita dalla corrente legislazione sui veicoli tradizionali, e quello relativa alla tipologia delle batterie, agli aspetti di ricarica, di gestione e riparazione del veicolo.

## IL PROGETTO FIAT

Grazie al lavoro fino ad ora compiuto in questo settore ed al bagaglio di tecnologie disponibili, esistono oggi i presupposti per intensificare l'attività sul veicolo elettrico, in un quadro di competitività internazionale.

Si possono accelerare i tempi e giungere entro il 1996 ad una produzione sufficiente a coprire la domanda che si andrà via via sviluppando.

Ciò è possibile solo portando a compimento progetti già avviati, per i quali è necessario riprendere e completare il lavoro di ricerca.

I progetti in questione sono una vettura tutta elettrica a quattro posti ed una vettura media in versione ibrida.

Una stima dei costi complessivi necessaria per la ricerca, lo sviluppo e l'attrezzaggio ammonta a 330 miliardi in 5 anni.

L'industria privata non può certo sostenere in così breve tempo le spese relative ad un investimento di queste dimensioni.

Il progetto presenta due linee di attività, tra loro interdipendenti:

1) la ricerca, che si divide in due filoni:

- ricerca ed innovazione mirata all'avvio di una produzione nazionale già nel 1996 su due modelli di caratteristiche diverse e complementari, la vettura elettrica e la vettura ibrida.

- ricerca nel senso lato di monitoraggio e sviluppo delle tecnologie critiche (batterie, motori, elettronica, ecc.), che proseguirà oltre il 1996 fino allo scadere del progetto nel 1998.

Questa attività, oltre a predisporre le conoscenze per i veicoli di 2<sup>a</sup> generazione, fornisce anche nel progresso del lavoro know-how che ricade a vantaggio di tutta la produzione veicolistica (vedi veicoli commerciali, autobus ibridi, ecc.) e dello sviluppo dell'industria componentistica complementare.

2) lo studio e predisposizione di attrezzature innovative di produzione, per strutturare una o più linee di montaggio per la vettura tutta elettrica e per quella ibrida.

L'intera attività può essere concettualmente suddivisa in tre fasi:

FASE A - 1994/95

1) realizzazione di flotte pilota per aziende pubbliche e per uso in parcheggi di scambio nelle grandi città con vetture Panda e sistemi di ricarica già esistenti.

La domanda da parte delle autorità locali è già notevolmente vivace (Torino, Milano, Roma e Firenze)

2) Predisposizione di normative locali sul traffico che facilitino l'impiego dell'auto ibrida o elettrica.

3) Predisposizione di strumenti di sostegno a livello nazionale per sostenere una domanda minima.

FASE B - 1994/98

1) Lancio di un programma di ricerca mirato da un lato a disporre entro due anni di veicoli di prima generazione (uno elettrico ed uno ibrido) e dall'altro è garantire conoscenze per i sistemi di seconda generazione.

2) Predisposizione di una linea di assemblaggio sulla base dei risultati della fase A.

FASE C - metà 1996/97/98

1) Produzione di alcune migliaia di veicoli elettrici all'anno nelle diverse versioni e loro diffusione nelle flotte pubbliche e per uso privato.

2) Sperimentazione e validazione di veicoli e del sistema elettrico nel quadro degli interventi su traffico e mobilità urbana.

## DESCRIZIONE SINTETICA DELLE ATTIVITA' DI RICERCA

Le attività di ricerca si orienteranno su tre temi principali

- architettura del veicolo

- sistema di propulsione ed accumulo

- protezioni e sperimentazione di flotte

Esse saranno orientate a due obiettivi, con scadenze temporali a breve e medio/lungo termine.

1) Ottimizzazione dei componenti per la trazione ed ausiliari e delle soluzioni strutturali dei veicoli destinati ad entrare in produzione nella metà degli anni 90 (nuova vettura elettrica a quattro posti e vettura ibrida).

2) Identificazione di nuovi componenti e di concetti dedicati per la realizzazione di una nuova piattaforma specifica per veicoli elettrici ed ibridi, la cui producibilità è prevista per l'inizio degli anni 2000.

Per il breve termine, nell'ottica dell'industrializzazione di progetti già in fase di avanzato sviluppo sono prevedibili:

- nell'ambito del primo tema, studi orientati alla trasformazione ottimale di veicoli derivati dalla normale produzione in grado di soddisfare i requisiti di sicurezza, abitabilità e confort tipici del veicolo convenzionale.

- per i sistemi di propulsione ed accumulo, l'attenzione sarà rivolta principalmente all'ottimizzazione di sistemi con motori a corrente alternata, alla miniaturizzazione dell'elettronica di potenza e di controllo, alla gestione ottimizzata del sistema di accumulo e dell'utilizzo dell'energia; inoltre, saranno sviluppati sistemi ausiliari (freno, sterzo, sistema di riscaldamento e climatizzazione) per adeguarli alle specificità della trazione elettrica;

- dopo la sperimentazione prototipale, i veicoli saranno realizzati in piccole flotte per la verifica della rispondenza alle specifiche di affidabilità e usabilità nel pratico impiego, includendo la verifica della interazione con l'infrastruttura (parcheggi di interscambio, punti di ricarica normale e rapida e interventi di assistenza).

Per il medio/lungo termine:

- per l'architettura del veicolo è prevista l'impostazione e la valutazione di soluzioni specifiche per la trazione elettrica, con l'utilizzo di materiali leggeri ad alta resistenza. Si darà enfasi ad una configurazione di veicoli in grado di ospitare le nuove tecnologie di trazione elettrica o mista in un'ottica di riduzione globale significativa dei consumi e delle emissioni, ottenuta anche attraverso l'ottimizzazione e l'integrazione spinta delle fonti di energia di bordo;

- nell'ambito dell'ottimizzazione dei motori elettrici, che prevede un ulteriore miglioramento dei rapporti prestazioni/peso, sono prevedibili ulteriori ricerche per l'integrazione dei motori all'interno delle ruote o nel sistema di trasmissione (cambio), aprendo la prospettiva di una maggiore integrazione nei modi di funzionamento in ibrido.

Per quanto riguarda i sistemi di accumulo, le valutazioni e le integrazioni sistematiche si orienteranno verso batterie a più elevate prestazioni specifiche (Nichel-Idruri Metallici, Sodio-Cloruro di Nichel, accumulatori al Litio, accumulatori al Piombo di nuova struttura e prime realizzazioni di Celle a Combustibile).

Inoltre proseguirà la ricerca di soluzioni di "energy saving" per tutti i sistemi ausiliari di bordo;

- le acquisizioni tecnologiche saranno valutate con le realizzazioni di prototipi e la loro sperimentazione per veicoli di trasporto privato, per piccoli veicoli commerciali, e per veicoli di trasporto pubblico.

#### IMPEGNI DI FIAT

In coerenza con l'approfondimento delle linee di politica industriale sopra descritte, Fiat si impegna a:

- concludere entro il 31/12/1995 la fase di sperimentazione delle vetture Elettrica a 4 posti e ibrida.

- predisporre entro il 30/6/1996 l'industrializzazione ad Arese dei due modelli

- avviare tra giugno e dicembre 1996 una produzione dimensionata in funzione delle entità degli ordini effettivamente acquisiti per i successivi cinque anni.

#### PROPOSTA

##### CENTRI DI REVISIONI PERIODICHE

##### CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Il parco di autovetture circolanti in Italia continua a crescere, ponendo problemi alla collettività a causa della sua composizione qualitativa. esso vanta un'anzianità media elevata, ben superiore ai valori dei principali paesi comunitari.

Obiettivi di sicurezza, contenimento dei consumi e tutela ambientale impongono controlli efficaci e ravvicinati rispetto alle modalità e tempistiche vigenti, per portare anche in tale campo il nostro paese ad essere allineato con gli standard europei.

In altri termini, occorre promuovere una diversa percezione della obsolescenza tecnologica ponendo, attraverso le revisioni ed altri strumenti o incentivi, le condizioni per un più rapido rinnovo del parco.

#### QUADRO NORMATIVO

In attuazione della specifica direttiva comunitaria 91/328 del 21/6/1991, il nuovo Codice della strada ha ripreso taluni indicazioni contenute nella L. 122/1992 sull'albo dei autoriparatori, imponendo revisioni periodiche (la prima quattro anni dopo la immatricolazione e le successive dopo ogni due anni) e introducendo una delega alle imprese private.

Si prevede un alto numero di controlli, a regime, circa 10 milioni di auto all'anno, pari a 10 volte l'ammontare attuale.

Affinché la nuova normativa diventi pienamente operante è indispensabile che vengano emanati ancora alcuni dei decreti ministeriali previsti (in materia di tariffe, procedure, omologazione delle attrezzature, l'indicazione delle province prescelte).

#### PROPOSTA FIAT

È ampia la disponibilità dichiarata dalle varie associazioni artigiane e imprenditoriali dell'autoriparazione ad effettuare le revisioni.

Parallelamente a tale offerta di capacità, si può prevedere che un forte impulso all'avvio delle nuove revisioni possa provenire dalla costituzione di alcuni centri operativi validi ed emblematiche, da localizzare in un'area a forte densità automobilistica (ad esempio, Milano, Napoli etc.).

Tali centri pilota, soggetti al necessario controllo ministeriale, potrebbero raggruppare varie strutture e competenze tecniche dei privati (autoriparatori, officine autorizzate, concessionari).

Punto essenziale di tale proposta è la possibilità di costituire una notevole capacità operativa, grazie alla quale poter effettuare un elevato numero di revisioni concentrate sul territorio.

Inoltre, le dimensioni stesse del centro dovrebbero consentire di svolgere anche una basilare funzione di esempio sulle esperienze tecniche realizzate, nonché una rilevante funzione "calmieratrice" in un settore di attività del tutto innovativo.

I vantaggi della soluzione imperniata sul centro, rispetto alla normale articolazione diffusa, sono molteplici. Infatti, tale impostazione consente una organizzazione più razionale - e più evoluta - del ciclo di revisione, presuppone volumi più elevati per coprire i costi degli investimenti per attrezzature e di formazione professionale, nonché quelli relativi al personale, non crea problemi di parcheggio per le vetture interessate ed assicura agli automobilisti rapidità nei tempi di esecuzione dei controlli.

#### STRUTTURA DI UN CENTRO

Le operazioni da svolgere ed i conseguenti temi di esecuzione sono i parametri fondamentali per definire in funzione di un ipotetico numero di vetture da sottoporre a revisione, la struttura di un centro. La soluzione di base riguarda il grado di automatizzazione degli impianti.

Nell'ipotesi di automatizzazione spinta, i costi per le attrezzature - e i relativi ammortamenti - sono di particolare rilievo e l'occupazione molto contenuta. È il caso, ad esempio della Germania, ove la DEKRA svolge nei vari centri procedure altamente automatizzate (tunnel per i controlli), impiegando pochi addetti e contenendo così i costi di manodopera.

Supponendo che un centro pilota opportunamente dotato di spazi, attrezzature e requisiti professionali possa essere strutturato per 50.000 controlli annui, ciò implica un numero medio di controlli per ogni giorno lavorativo dell'ordine di 220 auto.

La stima degli investimenti richiesti per realizzare tale centro ammonta a 3 Miliardi, qualora inserito in un impianto industriale esistente.

## PROPOSTA CENTRI DI DEMOLIZIONE E RICICLAGGIO AUTOVETTURE CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Gli obiettivi del riciclaggio delle autovetture a fine vita sono molteplici: riduzione dell'inquinamento e della necessità di discariche, ricupero di risorse, eliminazione del fenomeno dell'abbandono di veicoli o carcasse.

L'industria automobilistica italiana, congiuntamente con quella europea, ha già da tempo espresso la propria posizione in merito, secondo i seguenti principi:

- i costruttori condividono gli obiettivi del legislatore, ed accettano le proprie responsabilità, assieme alle altre industrie coinvolte (siderurgica, chimica, ecc.);
- il sistema può e deve funzionare in condizioni di libero mercato;
- è necessario che la legge preveda l'istituzione di "Centri autorizzati per la demolizione" ed un "certificato di demolizione" obbligatorio;
- tra le forme di riciclaggio ammesse, deve essere presente anche il recupero energetico.

Poiché il parco circolante italiano è il più vetusto tra quelli dei paesi industriali, un rinnovo rapido dello stesso avrebbe notevoli effetti, oltre che per il miglioramento della sicurezza e dei costumi, anche sui livelli di inquinamento atmosferico.

Fiat Auto ha avviato, verso metà 1992, un importante progetto denominato F.A.R.E. (Fiat Auto Recycling), che presenta diversi aspetti originali. Tale progetto ha portato alla creazione di un vero e proprio "Sistema" di riciclaggio, basato su numerosi Centri (attualmente 28 e in costante crescita) appartenenti alla associazione nazionale Demolitori auto e sulla collocazione di diverse industrie chimiche e siderurgiche (Himont, Strapazzini, Emiliana Verti, Falck, Montello). I risultati raggiunti a fine 1993 sono relativamente modesti rispetto alla globalità del problema, ma già significativi.

### QUADRO NORMATIVO

È all'esame della IX Commissione Trasporti della Camera, dal 30 settembre 1993, la proposta di legge n° 2769, nel testo approvato dal Senato l'8 giugno.

Tale proposta disciplina il settore autoveicolistico in termini di demolizioni. I punti qualificanti sono rappresentati dall'istituzione di Centri autorizzati, dalla creazione di una sezione speciale nell'albo nazionale delle imprese esercenti servizi di smaltimento dei rifiuti, dalla emissione di certificati di avvenuta consegna ai Centri (necessari per la cancellazione dal PRA), dalla creazione di una Commissione presso il Ministero dell'Ambiente composta da rappresentanti ministeriali e delle categorie interessate, dalla localizzazione dei centri di raccolta. Si tratta di una normativa molto valida dal punto di vista ambientale, che corrisponde anche alle esigenze dei vari operatori economici coinvolti: costruttori automobilistici, demolitori, frantumatori.

È necessaria una rapida approvazione di un provvedimento legislativo di tale efficacia.

### PROPOSTE

In considerazione delle evidenti valenze economiche, ambientali e sociali che riveste l'avvio di una ordinata ed efficace attività di demolizione e riciclaggio delle auto, Fiat Auto è disponibile a intese per lo sviluppo di un Centro di particolare rilievo.

Si può ipotizzare da parte di Fiat Auto un'ampia volontà di collaborazione con le altre industrie interessate, gli operatori e le istituzioni coinvolte, al fine di realizzare una iniziativa emblematica e di forte impatto sul tessuto economico locale, anche in termini di occupazione.

### PROGETTO OPERATIVO DI UN CENTRO IN CAMPANIA

La distribuzione capillare dei centri autorizzati per il ritiro delle auto a fine vita è uno dei presupposti del progetto F.A.R.E.. Nel caso particolare della Regione Campania, tuttavia, è ipotizzabile la messa in opera di un grosso Centro integrato, in quanto la maggior concentrazione di autoveicoli si verifica appunto nelle tre grandi città rispetto alle quali l'area Sevel si troverebbe in posizione utile (Napoli, Salerno, Avellino).

Tale centro dovrà essere in grado di eseguire le seguenti operazioni (tramite le unità operative in parentesi).

- accettazione delle vetture dimesse, messa in sicurezza, smontaggio dei componenti da riciclare (centro per la demolizione ecologica).
- frantumazione delle carcasse (mulino frantumatore).
- combustione con recupero energetico del residuo di frantumazione (inceneritore a recupero energetico);
- trattamento e rigenerazione dei componenti destinati al riciclaggio, in particolare macinatura e compattazione dei plastici e revisione dei gruppi motopropulsori (Centro di riciclaggio e rigenerazione componenti).

Le vetture in demolizione della regione Campania sono circa 50.000 all'anno.

Si può ipotizzare che, di queste, circa 30.000 possano essere canalizzate direttamente al costituendo Centro di rottamazione, mentre le restanti 20.000 possono venir trattate da demolitori autorizzati, opportunamente distribuiti nelle aree più lontane dal Centro ed a minor densità automobilistica.

Altri elementi di rilievo sono da considerare:

- a tutt'oggi, in Campania solo un numero molto limitato di demolitori possiede tutte le necessarie autorizzazioni;
  - l'unico impianto campano esistente di uno "shredder" (mulino frantumatore) nei pressi di Salerno tuttora non risulta operativo;
  - non esistono nella regione Campania inceneritori dedicati (i dedicabili) alla combustione del residuo di frantumazione.
- Tenendo conto di tutto ciò è stato elaborato il progetto di massima (tavola all.), ipotizzando che anche le carcasse provenienti dalla rete indipendente di demolitori saranno consegnate allo "shredder" del centro.

Inoltre, si può ragionevolmente prevedere che:

- una parte dei materiali da riciclare (plastica e motori) saranno venduti da tali demolitori al centro stesso;
  - si ipotizza, di poter rigenerare circa 10.000 motori (o gruppi equivalenti) all'anno, con opportuni sbocchi sul mercato.
- L'impianto di incenerimento potrebbe anche non venire considerato, in quanto esiste la possibilità di utilizzare strutture similari già esistenti (impianti FENICE di Melfi e Cassino), nonché quella di impiego del residuo di frantumazione nei cementifici.

L'ipotesi a tutt'oggi più aleatoria, e che richiede quindi approfondite verifiche, è quella relativa al mercato dei gruppi meccanici rigenerati. I gruppi rigenerati saranno revisionati a regola d'arte dal centro e ceduti con regolare garanzia di funzionamento.

Le spese stimate per la realizzazione del Centro integrato ammontano a circa 55 miliardi.

... OMISSIS... GRAFICO STRUTTURA CENTRO INTEGRATO DEMOLIZIONE E RICICLAGGIO

ALLEGATI

VEICOLI ELETTRICI DISPONIBILI:

Fiat Auto ha in corso la sperimentazione della Panda Elettra e del Ducato Elettra.

Questi veicoli sono fabbricati, su richiesta, in piccola serie, come trasformazioni dai corrispondenti modelli a motore termico, con le modifiche strutturali necessarie per l'integrazione dei componenti e sistemi elettrici e per incrementare le caratteristiche di resistenza adeguandole al nuovo standard di pesi.

Tali modifiche riguardano essenzialmente:

- l'irrobustimento delle parti strutturali coinvolte nell'installazione delle batterie
- le modifiche delle sospensioni in relazione alla variazione dei pesi
- le modifiche del rapporto stesso in relazione alla variazione delle prestazioni e dei pesi
- gli adattamenti per l'applicazione del sistema di riscaldamento, dei servosistemi (servosterzo e servofreno elettrico) e delle varianti ai comandi e strumentazione elettrica.

DESCRIZIONE DEI VEICOLI PREVISTI PER IL BREVE TERMINE

1) VEICOLO ELETTRICO

Nella sua configurazione garantisce:

- la massima abitabilità coerente con le aspettative dell'utente (4 persone, bagaglio e sedile posteriore parzialmente ribaltabile)
- prestazioni completamente compatibili con il traffico urbano e adeguate anche alle condizioni di traffico delle aree suburbane (velocità massima 100 Km/h; accelerazione 0-50 Km/h in 8 s)
- il soddisfacimento degli standard di sicurezza passiva (cresh) previsti dall'attuale normativa per le vetture termiche.

Queste caratteristiche sono ottenute per mezzo di:

- ottimizzazione degli spazi destinati al sistema di accumuli e di propulsione
- impiego di tecnologie avanzata per il sistema di trazione, ad elevate prestazioni ed efficienza energetica (motore a corrente alternata)
- utilizzo di batterie al Piombo senza manutenzione ottimizzate in termini di energia specifica (incremento rispetto alle attuali dell'ordine del 30%) e con sistema sofisticato di controllo elettronico della gestione dell'energia. Le prestazioni attese in termini di autonomia ottenibili sono dell'ordine di 80 - 90 Km su ciclo operativo urbano e di circa 120 Km, velocità di 50 Km/h.

Le caratteristiche globali previste per tale veicolo confermano l'ampia rispondenza ai requisiti di emissione prospettate nell'ipotesi di aree urbane a circolazione ristretta.

2) VEICOLO IBRIDO

In parallelo allo sviluppo di un veicolo per uso prevalentemente urbano si intende offrire all'utilizzatore un veicolo per missioni diversificate (urbano- extraurbano e autostrada) con consumi ed emissioni globalmente ridotti, che consente di essere utilizzato anche in aree a circolazione limitata nei centri cittadini.

Il veicolo è concepito come derivato da un modello della nuova gamma Fiat medio alta (es. segmento Tempra) con un sistema di propulsione basato sull'integrazione di un motore termico con un sistema di motorizzazione elettrica. L'obiettivo è quello di garantire:

- un'abitabilità di 4 persone comparabile con quella della vettura d'origine
- un funzionamento in aree a traffico limitato con prestazioni compatibili con il traffico urbano in funzionamento solo elettrico. a livello indicativo, con riferimento ad un sistema dia accumulo con batterie a, Pb:
  - . velocità massima 80 Km/h
  - . accelerazione 0-50 Km/h 11 s
  - . autonomia 35 Km
- funzionamento con sistema integrato termico-elettrico con prestazioni comparabili con quelle del veicolo termico di riferimento e con consumi ed emissioni globali ridotte: a livello indicativo:
  - . velocità massima 130 Km/h
  - . accelerazione 0-50 Km/h 5 s
  - . ripresa 40-80 Km/h 8 s
  - . autonomia funzione della capacità del serbatoio
- il soddisfacimento degli standard di sicurezza passiva (crash) previsti dalla normativa

Queste caratteristiche saranno ottenute per mezzo di:

- ottimizzazione degli spazi destinati al vano motore, che deve ospitare la motorizzazione elettrica, termica e relativo sistema di integrazione e all'alloggiamento per il sistema di accumulo;
- ottimizzazione delle configurazioni del sistema di trazione (ibrido parallelo) e delle relative strategie di controllo, finalizzate al raggiungimento delle prestazioni con consumi ed emissioni ridotte;
- utilizzo iniziale delle batterie al Piombo, con possibilità di adattamento agli sviluppi tecnologici di batterie prevalentemente ad alta potenza specifica (inclusi superconduttori).