



# *Al Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale*

## VERBALE DI ACCORDO

Addì 28 giugno 1996, presso il Ministero del Lavoro, alla presenza del Ministro del Lavoro On.le Prof. Tiziano Treu, assistito dal Capo di Gabinetto Avv. Massimo Massella Ducci Teri, dall'Avv. Lucio Alberti e dal dott. Giuseppe Cacopardi, si sono incontrati i rappresentanti della FIAT-AUTO, assistiti dall'Unione Industriale di Torino e i rappresentanti della FIM - FIOM - UILM e FISMIC nazionali, territoriali e le RSU aziendali, per la verifica dell'Accordo del 20 febbraio 1994 e l'esame del piano di ristrutturazione aziendale per il periodo giugno 1996 - giugno 1997.

Il Ministero del Lavoro, in relazione agli esiti dell'incontro di cui nel testo che segue, ed in particolare alla illustrazione degli scenari e dei piani industriali posti a base della ristrutturazione industriale per i prossimi dodici mesi, tenendo conto della rilevanza sociale degli aspetti occupazionali e territoriali della ristrutturazione medesima, ha assicurato la idoneità degli strumenti di gestione dei problemi occupazionali individuati dalle parti, con riguardo al terzo anno della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per ristrutturazione.

Per quanto riguarda lo stabilimento di Arese, preso atto della continuità della situazione e quindi della necessità di proseguire nel contratto di solidarietà stipulato il 31 maggio 1994 ed attuato a partire dal 29 agosto 1994, sino al completamento dei 24 mesi consentiti dalla legge 236/93, il Ministero del Lavoro riconosce altresì la sussistenza dei presupposti per un nuovo contratto di solidarietà dall'agosto 1996 al giugno 1997, stante i programmi di reindustrializzazione e sviluppo varati per l'area di Arese e la connessa esigenza di evitare riduzioni di personale, a fronte della riduzione dei volumi produttivi del modello ALFA 164.

Con riferimento al nuovo contratto di solidarietà, il Ministero del Lavoro ha riconosciuto che la nuova disciplina normativa introdotta dal decreto-legge 300/96, che ha reiterato numerosi decreti legge, ha introdotto un regime normativo diverso rispetto alle condizioni convenute nell'Accordo del 20 febbraio 1994. A tale proposito, stante la fase di conversione in legge del decreto da parte del Parlamento, il Ministero ha espresso la disponibilità ad accogliere eventuali correttivi di miglior favore, nella durata e nell'entità delle integrazioni salariali, che dovessero scaturire dall'esame parlamentare, prima dell'avvio del nuovo contratto. Il Ministero convocherà al riguardo una riunione di verifica entro la prima settimana del mese di agosto.

Il Ministero ha poi illustrato la nota della Presidenza del Consiglio, allegata, relativa all'attuazione del Protocollo di intenti del 1 marzo 1994 tra Governo e FIAT ed in relazione ad essa si impegna a convocare tutte le necessarie riunioni di verifica sindacale sui vari adempimenti ivi previsti. La prima verifica è prevista entro il mese di luglio.

In relazione, infine, alle valutazioni espresse dalle parti in ordine alla grave situazione del settore, con particolare riferimento alla stagnazione dei consumi interni ed alla asprezza della competizione in Europa, il Ministero del Lavoro riferirà prontamente in sede di Governo al fine di promuovere i necessari approfondimenti in tema di politica industriale e di politiche di sostegno della domanda anche a fini di tutela ambientale. Si promuoveranno inoltre specifiche analisi sulla situazione dell'indotto, con speciale attenzione al Mezzogiorno ed ai distretti territoriali di insediamento del settore.

### **PREMESSA GENERALE**

In data 20 febbraio 1994, presso il Ministero del Lavoro, è stato stipulato un accordo tra Fiat Auto e le OO.SS. in base al quale l'Azienda ha dato corso ad un programma di ristrutturazione triennale a decorrere dal 28 giugno 1994.

### **PIANO INDUSTRIALE EX ACCORDO 20/2/1994**

Nell'ambito del sopracitato accordo del 20 febbraio 1994 l'Azienda aveva illustrato un Piano Industriale finalizzato al conseguimento degli obiettivi generali di efficienza del sistema industriale e di equilibrio economi-

co, attraverso una distribuzione della produzione e dei modelli atta ad ottimizzare l'utilizzo degli impianti e le performances degli stabilimenti.

In particolare, il suddetto Piano Industriale si basava su un programma di investimenti sul prodotto e sulle tecnologie di 40 mila miliardi nell'arco di un decennio. Il Piano inoltre si strutturava in una serie articolata di interventi nelle diverse realtà produttive che ha trovato sostanziale attuazione, così come evidenziato nel dettaglio di seguito riportato:

### **Mirafiori Carrozzeria**

Il Piano Industriale prevedeva nello stabilimento, la produzione dei modelli Punto e Panda, nonché fino alla metà del 1996 della Croma, oltre all'allocazione nel corso del 1996 della produzione di due vetture di marchio Fiat (berlina e station wagon) di gamma medio - alta (segmento "D").

Con l'accordo del 27/7/1994 le parti hanno sottoscritto un'ulteriore intesa che ha illustrato il passaggio allo stabilimento di Mirafiori Carrozzeria del modello Uno, la cui produzione è cessata definitivamente a fine luglio 1995.

### **Rivalta Carrozzeria**

Il sopracitato Piano Industriale prevedeva l'avvio produttivo nel 1994 del modello sostitutivo della Lancia Thema (K) e della versione "station wagon" della Lancia Dedra nonché, dal 1996, l'avvio produttivo della nuova 164.

Inoltre, in seguito all'accordo 27/7/1994, lo stabilimento di Rivalta ha acquisito la produzione del modello Tipo e la produzione della nuova Lancia Delta (per intero nella versione 3 porte e a quota parte nella versione 5 porte).

Il successivo accordo del 20/7/1995, in relazione a sopravvenute evoluzioni di mercato (blocco delle importazioni di vetture deciso dal Governo brasiliano a metà giugno 1995), ha definito il contingente spostamento delle produzioni fra gli stabilimenti di Rivalta Carrozzeria, Pomigliano Carrozzeria e Cassino.

Tale azione si è concretizzata attraverso:

- il trasferimento, a Rivalta Carrozzeria, del modello Delta 5 porte, per la quota parte ancora prodotta a Pomigliano Carrozzeria;
- il trasferimento, a Rivalta Carrozzeria da Cassino di una quota di produzione del modello Bravo,
- la cessazione definitiva della produzione del modello Tipo a far data dal 28/8/1995.

### **Pomigliano Carrozzeria**

Ai modelli all'epoca in produzione, Alfa Romeo 155 e Lancia Delta, si sono affiancati, come previsto dall'accordo 20/2/1994, i nuovi modelli Alfa Romeo 145 (lancio commerciale a settembre '94) ed Alfa 146 (lancio ad aprile '95).

Con l'accordo 20/7/1995 la quota di produzione Delta 5 porte veniva trasferita presso lo stabilimento di Rivalta.

### **Cassino**

Nel corso del 1995, a partire dal mese di marzo, come definito nell'accordo 20/2/1994 e dal successivo accordo del 21/2/1995, è stata allocata nello stabilimento laziale la produzione delle nuove vetture Fiat di segmento "C" (sostitutive della Tipo) nelle versioni a 3 porte (Fiat Bravo) e 5 porte (Fiat Brava).

### **Termini Imerese**

È stata confermata la missione produttiva dello stabilimento siciliano (Fiat Punto).

### **S.A.T.A. - Melfi**

Oltre al modello Punto già in produzione alla data del 20 febbraio 94, nel secondo semestre del 1995 è stata avviata la produzione della nuova vettura Lancia Y (lancio commerciale a gennaio 1996).

### **Arese**

Si prevedeva nel corso del 1994 l'allocazione nell'area di Arese della produzione di vetture sportive (Spider e Coupè) di marchio Alfa Romeo (lancio commerciale: primavera '95), nonché la cessazione alla fine del 1995 della produzione del modello Y10 e nella prima metà del 1996 di quella del modello 164. Tali date, successivamente all'accordo 20 febbraio 1994, sono state dilazionate per la Y10 ad aprile 1996 e per la 164 a metà 1997.

### **Veicoli Commerciali**

Nel corso del 1994, così come previsto dal Piano Industriale, è stata concentrata in Sevel Val di Sangro l'intera produzione del nuovo Ducato ed è cessata l'attività produttiva della società Sevel Campania.

### **Gestione della ristrutturazione ex Accordo 20/2/1994**

#### **Ecceденze di Personale**

L'accordo sottoscritto presso il Ministero del Lavoro in data 20 febbraio 1994 tra le Organizzazioni Sindacali e Società del Gruppo Fiat evidenziava specificatamente per Fiat Auto ecceденze da gestire principalmente tramite il ricorso ai seguenti strumenti:

- C.I.G.S. per ristrutturazione (a decorrere dal 28/6/1994);
- Mobilità (ex art. 7 L. 223/91 ed art. 5 L. 451/94) finalizzata al raggiungimento di un trattamento di quiescenza (pensione di anzianità o di vecchiaia);
- Contratti di Solidarietà
- Distacchi
- Mobilità intergruppo

Inoltre, sulle ecceденze di personale per le quali erano previsti gli strumenti della mobilità e della C.I.G.S. si sono innestati i prepensionamenti concessi al Gruppo Fiat per un numero massimo di 5.600 unità (da ripartire fra le società interessate, tra le quali Fiat Auto S.p.A.) ai sensi dell'art. 10 L. 451/94.

Per quanto concerne Fiat Auto, le ecceденze previste nell'accordo 20 febbraio 1994, risultano così distribuite:

- circa 2.800 Impiegati/Quadri/Intermedi da collocare, in base a requisiti anagrafici e di contribuzione, in mobilità finalizzata al raggiungimento di un trattamento di quiescenza (pensione di anzianità o di vecchiaia);
- 2.500 lavoratori appartenenti al Compensorio di Arese (Operai e Impiegati/Quadri/intermedi oltre ai suddetti 2.800) da collocare in mobilità, in base a requisiti anagrafici e di contribuzione, finalizzata al raggiungimento di un trattamento di quiescenza (pensione di anzianità o di vecchiaia);
- 1.500 lavoratori di specificate aree delle unità produttive di Arese Meccanica e di Arese Carrozzeria da gestire tramite ricorso ai Contratti di Solidarietà, con coinvolgimento massimo di 4.500 lavoratori. L'accordo applicativo, sottoscritto in data 31/5/1994, ha sancito che la riduzione d'orario fosse pari ad un valore medio del 50%, con punte massime dell'80%;
- circa 1.000 lavoratori a seguito della cessazione produttiva dello stabilimento di Sevel Campania da collocare, in base a requisiti anagrafici e di contribuzione, in mobilità finalizzata al raggiungimento di un trattamento di quiescenza (pensione d'anzianità o di vecchiaia);
- 8.000 operai dell'area torinese (5.000 nel 1994 più altre 3.000 ecceденze nel 1995) da gestire tramite C.I.G.S. e Contratti di Solidarietà.

Nell'ambito del totale delle ecceденze sopracitate (circa 16.000) si sono innestati i prepensionamenti a scemputo delle collocazioni in mobilità ed in C.I.G.S..

A fronte delle sopra esposte ecceденze di personale e delle relative modalità di gestione, si sono realizzati i seguenti consuntivi:

- 6.230 prepensionamenti (dei quali 4.830 effettuati in data 1/11/1994 e 1.400 in data 1/2/1995);
- circa 1.400 collocazioni in mobilità finalizzata al raggiungimento di un trattamento pensionistico, effettuate nelle aree organizzative individuate dall'accordo 20 febbraio 1994;
- per quanto riguarda la gestione delle ecceденze operaie dell'area torinese si precisa che sono state posti in C.I.G.S. 2.364 lavoratori; inoltre, in relazione a quanto definito con l'accordo 27/3/1995, la C.I.G.S. continuativa è cessata nel mese di giugno 1995. Per quanto riguarda i contratti di solidarietà previsti per le unità di Mirafiori e Rivalta, l'andamento del mercato automobilistico tra la fine del 1994 e la metà del 1995 non ne ha resa necessaria l'attivazione;
- per quanto attiene i Contratti di Solidarietà di Arese, essi hanno avuto corso dal 29/8/1994 al 27/6/1996.
- sono stati utilizzati anche gli strumenti del distacco e della mobilità intergruppo.

#### **Iniziativa Area industriale di Arese**

Relativamente all'area industriale di Arese, il già citato accordo del 20 febbraio 1994 prevedeva la costituzione di due Consorzi.

### Consorzio di Promozione Industriale

Il "Consorzio, per la Reindustrializzazione dell'Area di Arese", finalizzato ad agevolare l'insediamento produttivo di nuove attività nell'area resa disponibile da Fiat Auto si è costituito in data 28/02/96 ed è stato reso operativo con registrazione presso il Tribunale di Milano il 23 aprile 96.

Il suddetto "Consorzio per la Reindustrializzazione dell'Area di Arese" è dotato di un capitale sociale di L.2 miliardi con le seguenti partecipazioni:

- Fiat Auto per il 30%;
- B.I.C. Lombardia S.p.A. per il 15%
- Finlombarda SpA per il 15%;
- C.C.I.A.A. per il 10%;
- Provincia di Milano 10%
- Amministrazioni Comunali per il 20%

Il Consorzio da quella data ha predisposto:

- lo strumento urbanistico utile per la realizzazione del piano di recupero;
- un piano d'intervento per la reindustrializzazione, adeguato alle tempistiche;
- il relativo piano di marketing per la promozione presso potenziali clienti, da sviluppare con la Camera di Commercio di Milano; tale attività sarà concentrata tra settembre 96 e marzo 97 (obiettivo: contattare circa 7000 aziende europee).

Per quanto concerne i finanziamenti, a fronte della legge regionale N. 30 del 1994 con la quale sono stati stanziati L. 6 miliardi per la ristrutturazione edilizia del Comprensorio di Arese, il Consorzio per la Reindustrializzazione dell'area di Arese, la Proprietà e i Comuni interessati stanno predisponendo uno specifico accordo (da siglare entro l'estate) in cui vengono definiti i prezzi di vendita dei lotti, il valore delle ristrutturazioni ed il relativo piano d'interventi.

Inoltre, su richiesta della regione Lombardia, il Comprensorio di Arese ha avuto, per il triennio 97/99, il riconoscimento comunitario come area a declino industriale ex obiettivo 2 della C.E.E..

Infine, la provincia di Milano a febbraio 96 ha inoltrato la domanda relativa ai finanziamenti previsti, ex legge 236/93, per le aree a declino industriale del territorio nazionale.

Con riferimento a quanto sopra, vengono confermati dall'Azienda gli impegni di Fiat Auto, così come previsti dall'accordo 20 febbraio 1994, finalizzati a:

- mettere a disposizione le proprie conoscenze per la promozione, anche attraverso la ricerca di iniziative nell'ambito della componentistica nazionale ed internazionale;
- concedere la disponibilità delle aree a condizioni favorevoli, a tale proposito, è stato definito da parte dell'Azienda il piano di riallocazione delle lavorazioni di carrozzeria (modelli Spider e Coupè) e di meccanica (6 cilindri) nel fabbricato 28; di conseguenza, al fine di consentire la reindustrializzazione delle aree di Arese, verranno resi disponibili circa 910.000 metri quadri di superficie (380.000 coperti) di cui 100.000 immediatamente disponibili.

### Consorzio di Ricerca

L'accordo 20 febbraio 1994 prevedeva la costituzione del Consorzio di Ricerca, "rivolto in via prioritaria allo sviluppo ed alla diffusione dell'innovazione nel campo delle Vetture a ridotta emissione, con particolare attenzione ai veicoli elettrici, ibridi, a metano".

A questo scopo, dopo la firma tra Governo e Gruppo Fiat del relativo Protocollo d'Intenti, avvenuta in data 1 marzo 1994, il Ministero della Ricerca ha costituito ed attivato un gruppo di lavoro interministeriale, con la finalità di valutare i programmi tecnologici previsti dal Protocollo d'Intenti; tali programmi sono stati presentati da Fiat nel corso del mese di aprile 1994.

Sotto il coordinamento del Ministero del Bilancio si è poi costantemente sviluppato il rapporto di collaborazione necessario per la definizione di un "Accordo di programma" tra Governo e Fiat, accordo propedeutico per la costituzione del suddetto Consorzio di Ricerca, così come previsto nell'accordo 20 febbraio 1994.

L'attività svolta da Fiat Auto ad oggi è la seguente:

- ha dato avvio, sin dal 1994, ai programmi di ricerca e sviluppo delle auto elettrica, ibrida e metano destinando ingenti risorse e mezzi finanziari;

- ha elaborato e presentato ai Ministeri interessati un documento contenente le finalità dei singoli interventi, le caratteristiche dei veicoli ecologici, i costi di ricerca e sviluppo, un'ipotesi di investimento e le tempistiche di attuazione relativamente a tutte le voci riguardanti il Protocollo di Intenti;
- ha predisposto e presentato i progetti per finanziamenti agevolati nell'ambito degli strumenti di legge vigenti.

Fiat Auto inoltre ha costituito la "Piattaforma Veicoli A Minimo Impatto Ambientale" (V.A.M.I.A.); tale piattaforma prevede e sta sviluppando lo studio dei seguenti modelli:

- vettura elettrica
- vettura ibrida
- vettura a metano
- vettura bi-fuel (benzina/metano)

per i quali sono stati attualmente stanziati circa 30 miliardi (sviluppo prodotto).

### **Sevel - Campania**

Nell'accordo 20 febbraio 1994 erano previsti per l'area Sevel Campania i seguenti percorsi:

- "attiva partecipazione di Fiat Auto ai Consorzi promossi dalla "task force" costituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, attraverso apporto di know-how, supporto organizzativo e valutazione di fattibilità delle ipotesi di reindustrializzazione";
- "messa a disposizione a condizioni competitive dell'area dello stabilimento Sevel Campania, allo scopo di favorire insediamenti di attività industriali";
- "Centro integrato di demolizione e riutilizzo".

Con riferimento al Centro integrato di demolizione e riutilizzo la Fiat Auto nel corso del mese di aprile 1994 ha presentato al gruppo di lavoro interministeriale sopraccitato i relativi programmi di sviluppo ed applicazione. L'Azienda riconferma altresì gli impegni assunti con l'accordo 20/2/94 in ordine al centro integrato di demolizione e riutilizzo.

Al riguardo, si ricorda che lo sviluppo di questa attività necessita di:

- specifica normativa, finalizzata a regolamentare le attività di tali centri;
- "Accordo di programma" tra Governo e Fiat, propedeutico per la costituzione del suddetto Centro, così come previsto nell'accordo 20 febbraio 1994.

Inoltre, con riferimento al Centro di revisione, previsto dall'accordo 20 febbraio 1994 nella medesima area, le parti si incontreranno per verificarne, alla luce dell'evoluzione normativa, la fattibilità.

Per concludere, ferma restando la disponibilità di Fiat Auto a mettere a disposizione l'area di Sevel Campania a condizioni competitive, è opportuno, segnalare che nell'area suddetta sono stati realizzati o sono in fase di realizzazione, alcuni insediamenti industriali da parte di fornitori Fiat Auto, mantenendo peraltro inalterati gli impegni assunti sulla destinazione dell'area con l'accordo del 20/2/94.

\*\*\*\*\*

### **PREMESSO CHE L'AZIENDA HA ILLUSTRATO IL SEGUENTE SCENARIO:**

Il livello della competizione fra i produttori automobilistici si è fatto nel corso degli ultimi anni sempre più serrato, anche a fronte di un mercato sempre più complesso ed esigente. Un ulteriore elemento di complessità è stato rappresentato dai processi di globalizzazione (abbattimento delle barriere protezionistiche e iniziative di internazionalizzazione da parte dei costruttori con contemporanei abbattimenti dei "gap" tecnologici ed organizzativi) che hanno portato più concorrenti, anche di provenienza non tradizionale (come quelli del Sud-Est Asiatico) a confrontarsi sugli stessi mercati.

In un tale quadro di riferimento si è innestata nel 1993 una profonda crisi che ha investito l'intero mercato europeo con livelli particolarmente drammatici in Italia. Infatti, il mercato europeo nel 1993 ha perso, rispetto all'anno precedente, circa il 16%, mentre il solo mercato italiano è crollato di circa il 28%.

Nel corso degli anni successivi la domanda degli altri paesi europei ha recuperato gradualmente parte della flessione, mentre l'Italia non ha presentato effettivi segnali di ripresa assestandosi su una domanda annua dell'ordine di 1.700.000 unità.

Per l'esattezza, il 1995 ha consuntivato, in Italia circa 1.720.000 immatricolazioni, mentre nel 1992 (anno precedente la crisi) le immatricolazioni furono di poco superiori a 2.350.000 unità.

In tale contesto i margini di redditività delle aziende produttrici hanno subito una generale riduzione, con conseguenze sugli equilibri economici e finanziari.

Il contesto di riferimento ha necessariamente indotto le case automobilistiche ad operare radicali interventi di ristrutturazione.

Anche Fiat Auto, particolarmente colpita dalla perdurante crisi del mercato italiano (solo in parte attenuata dal crescente successo sui mercati esteri), ha elaborato un'articolata strategia orientata all'acquisizione ed al mantenimento dei necessari livelli di competitività anche attraverso notevoli sforzi finanziari ed organizzativi:

- Un massiccio piano di investimenti per un totale di 40.000 miliardi. Tale piano, inizialmente riferito al decennio 1992-2001, ha subito una forte accelerazione e sarà realizzato con riferimento al periodo 1991-1997 (come evidenziato nei prospetti: allegato n. 1 e allegato n. 2) con il complessivo lancio di 23 nuovi modelli rispetto ai 18 previsti. L'accelerazione della cadenza degli investimenti porterà il settore Fiat Auto ad investire nel solo 1997 circa 5.600 miliardi;
- Un ulteriore piano di investimenti per un totale di 20.000 miliardi nel periodo 1998-2002 (come evidenziato nel prospetto allegato n. 3) con il lancio di ulteriori 15 nuovi modelli;
- Il totale rinnovamento, come già evidenziato, della gamma prodotto con l'obiettivo di sostituire i singoli modelli mediamente ogni sei anni, con conseguenti ricadute sui processi produttivi ad alto ed innovativo contenuto tecnologico. Sugli aspetti più strettamente legati agli assetti produttivi (allocazioni) si tornerà più oltre in fase di illustrazione del piano industriale;
- Una strategia di internazionalizzazione orientata a cogliere le opportunità presentate da nuove aree con elevato potenziale di sviluppo ed implicante una presenza diretta anche di carattere industriale;
- La progettazione ed il lancio, nell'ambito del suddetto processo di internazionalizzazione, di modelli (iniziativa "Palio") specificamente diretti alle nuove aree emergenti ed ivi prodotti;
- Iniziative commerciali caratterizzate da una particolare attenzione al cliente quali la "Piattaforma S" finalizzata a supportare l'automobilista in tutto ciò che riguarda il rapporto con il "prodotto automobile" al di là della mera operazione di acquisto;
- Un processo di razionalizzazione e potenziamento della rete di vendita e di supporto logistico con particolare attenzione alla rete commerciale estera (soprattutto tramite la diffusione di concessionari "dual" e "trial", ossia concessionari con più marchi del Gruppo Fiat Auto, in modo da aumentarne il grado di penetrazione);
- La riorganizzazione del parco fornitori secondo una logica di stretta integrazione e di partnership nel lungo periodo (con contratti pluriennali di fornitura e sviluppo);
- Il completo ridisegno dei processi e dell'organizzazione produttiva secondo la logica della Fabbrica Integrata (struttura organizzativa piatta, just-in-time, ecc.).

#### **PREMESSO CHE FIAT AUTO HA ILLUSTRATO IL SEGUENTE PIANO INDUSTRIALE:**

L'Azienda, pur a fronte di una perdurante stagnazione del mercato, ha confermato il proprio intendimento di mantenere inalterata, nella misura e nell'articolazione, l'attuale capacità produttiva installata in Italia, con l'obiettivo di rispondere tempestivamente alla prevista ripresa della domanda automobilistica, anche grazie al massiccio piano di investimenti di cui al capitolo precedente.

All'interno di tale obiettivo strategico, l'Azienda ha riconfermato le missioni produttive dei singoli stabilimenti terminali previste nell'accordo del 20 febbraio 1994. L'Azienda ha altresì illustrato il piano delle allocazioni produttive previste a tutto il 1998.

#### **MIRAFIORI**

Ferma restando la produzione dei modelli PUNTO e PANDA nonché fino a tutto luglio 1996, della CROMA, sono state allocate le due vetture del marchio Fiat di segmento "D", ossia della berlina e della station wagon di gamma medio-alta (MAREA).

Nel 1998 si darà inoltre avvio alla produzione di un nuovo modello aggiuntivo.

## **RIVALTA**

Ferma restando la produzione del modello KAPPA, nel corso del 1997 cesserà la produzione della DEDRA e nel contempo verranno avviate le produzioni delle corrispondenti nuove vetture rispettivamente berlina e station wagon del marchio LANCIA.

Nello stesso anno, inoltre, verrà allocata la produzione della nuova 164.

Perdurando le condizioni previste dall'accordo 20 luglio 1995, nell'arco temporale del presente piano industriale continuerà la produzione dei modelli DELTA e BRAVO.

## **POMIGLIANO**

Nel riconfermare quanto previsto dall'accordo 20 febbraio 1994 in ordine alle attribuzioni produttive (Alfa 155, Delta, Nuova Alfa 33 a 3 e 5 porte) e dal successivo accordo 20 luglio 1995, fermo restando il mantenimento dei modelli ALFA 155 e ALFA 145 - 146 già attualmente in produzione, nel corso del 1997 verrà avviata la produzione della vettura che sostituirà la 155, così come già comunicato nell'accordo del 20/7/1995.

## **ARESE**

Viene confermata la missione produttiva delle vetture sportive di marchio Alfa e la produzione dei modelli ALFA Spider e GTV.

Prosegue fino alla metà del 1997, così come comunicato nell'accordo del 5/12/1995, la produzione dell'ALFA 164.

## **TERMINI IMERESE**

Viene confermata la produzione, già in corso, del modello PUNTO.

## **CASSINO**

Viene confermata la produzione, già in corso, dei modelli BRAVO BRAVA.

## **SATA - Melfi**

Viene confermata la produzione, già in corso, dei modelli FIAT PUNTO e LANCIA Y.

## **VEICOLI COMMERCIALI - SEVEL**

Viene confermata la produzione, già in corso, del modello DUCATO in tutte le sue versioni.

### **LE PARTI CONCORDANO QUANTO SEGUE:**

#### **GESTIONE DELLA RISTRUTTURAZIONE**

Tutto ciò premesso le parti, in relazione al formale avvio della procedura sindacale avvenuta in data 3/6/1996, ed in considerazione:

- del rilevante piano di investimenti
- della particolare complessità del programma di ristrutturazione

concordano sulla necessità di proseguire, così come previsto nell'accordo del 20/2/1994, nel piano di ristrutturazione dal 28/6/1996 al 27/6/1997.

Pertanto, in relazione a quanto su detto e tenuto conto delle interconnessioni esistenti fra le unità operative, si conviene che, per il periodo di validità del terzo anno di ristrutturazione, verranno utilizzati i seguenti strumenti:

- ricorso al trattamento di CIGS
- applicazione dei contratti di solidarietà
- distacco di lavoratori presso altre Aziende ai sensi dell'art. 8 comma 3 legge 236/93.

Premesso che, allo stato dei fatti, nell'arco del terzo anno di ristrutturazione l'Azienda non prevede eccedenze strutturali di personale, resta inteso che il ricorso alla CIGS potrà avvenire in tutti gli enti e stabilimenti sulla base dell'andamento di mercato attraverso fermate periodiche che comunque saranno comunicate alle OO.SS. Nazionali firmatarie del presente accordo secondo la prassi vigente.

Le parti, ferma restando la necessità di certificare l'adeguatezza degli strumenti convenuti in funzione dell'evolversi della situazione, 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 e concordano che non esistono le condizioni per l'applicazione del meccanismo previsto dall'art. 1 comma 8 legge 223/91.

\*\*\*

Inoltre le stesse convengono che la visibilità biennale del Piano Industriale diventi strutturale attraverso il sistema partecipativo previsto nell'accordo del 18/3/1996, in particolare nell'ambito del Comitato di Consul-tazione.

\*\*\*\*\*

## **ARESE**

Premesso che con l'accordo 5/12/1995, firmato presso il Ministero del Lavoro, è stata definita ed attivata in data 30/12/1995 la messa in mobilità, finalizzata al raggiungimento di un trattamento di quiescenza (pensione di anzianità o di vecchiaia), per 945 lavoratori tra il personale operaio operante nel Comprensorio di Arese al fine consentire "un'individuazione meno problematica degli strumenti per la 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";

premessò inoltre che il prolungamento dei tempi di produzione del modello 164 e, di conseguenza, del motore 4 cilindri fino alla fine del primo semestre 1997 dilaziona a quella data la nuova configurazione dell'assetto produttivo per Arese, così come stabilito nel Piano Industriale previsto nell'accordo 20 febbraio 1994;

le Parti convengono sull'opportunità di mantenere in atto per il periodo dal 28 giugno 1996 al 27 giugno 1997 l'attuale strumentazione per la gestione degli organici in forza attraverso la stipula di un ulteriore specifico contratto di solidarietà.

Entro aprile 1997 le parti si incontreranno per definire tempi e strumenti di gestione del personale che al 28 giugno 1997 non avesse ancora trovato una definizione della propria posizione lavorativa.

\*\*\*\*\*

## **COMPENSORIO TORINESE**

### **Premessa**

In relazione agli insediamenti produttivi del comprensorio torinese di Mirafiori, 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 realizzati e previsti, finalizzati, oltre che allo sviluppo di nuovi prodotti, ai nuovi processi indotti dal previsto piano di allocazioni produttive.

A tale proposito gli investimenti complessivi per l'area di Mirafiori, con esclusione di ricerca e sviluppo, ammontano nell'arco del periodo 1991-1997 a un totale di 6.982 miliardi così ripartiti:

Mirafiori Carrozzeria 2.208 miliardi,  
Mirafiori Meccanica 1.761 miliardi;  
Mirafiori Presse 1.076 miliardi;  
altri Enti di Mirafiori 1.937 miliardi .

Per Rivalta gli investimenti previsti, allo stesso titolo e per l'identico periodo corrispondono a circa 2.283 miliardi.

In relazione a quanto già comunicato nel corso degli incontri tenutisi presso la sede dell'Unione Industriale di Torino nelle giornate del 18 aprile e 3 maggio, e a quanto concordato il 6 maggio 1996, l'Azienda ha riconfermato quanto di seguito riportato.

### **Mirafiori Meccanica**

Come è noto i componenti veicolistici cambio 501 e motore 100 GL, prodotti nello Stabilimento di Mirafiori Meccanica, vengono attualmente utilizzati nelle produzioni del modello Fiat 500 e del modello PANDA.

Come già comunicato in occasione degli incontri sindacali summenzionati, la progressiva maturazione (minor richiesta/obsolescenza) del ciclo di vita di tali componenti (e la minor richiesta del modello Panda) non rendono più praticabile la totale allocazione delle lavorazioni dei componenti sopra indicati nel comprensorio di Mirafiori.



Questa parte di produzioni risulta peraltro sviluppabile in ambiti industriali diversi quali l'insediamento produttivo di Fiat Auto Poland, dove viene prodotto il modello Fiat 500.

Tale opportunità risponde inoltre ad una logica di razionalizzazione ed ottimizzazione dei flussi logistici dei componenti autoveicolistici, tesa ad allocare le produzioni meccaniche nelle vicinanze degli stabilimenti di carrozzeria che maggiormente li utilizzano.

In tale ambito si rende necessario il trasferimento di parte delle lavorazioni del già citato cambio 501 e del motore 100 GL, presso lo Stabilimento Fiat Auto di Bielsko Biala (Polonia). Tali trasferimenti di lavorazioni avranno inizio a partire dal mese di luglio 1996 e si completeranno presumibilmente entro settembre 1997.

In ordine a queste linee di prodotto si chiarisce che le sottoelencate lavorazioni rimarranno presso lo stesso stabilimento di Mirafiori Meccanica:

- lavorazioni basamento ed albero motore
- quota di montaggio motore per Panda
- lavorazioni scatola cambio-supporto
- lavorazioni scatola differenziale
- lavorazioni mozzi prima e seconda velocità
- quota parte di montaggio del cambio per Panda

L'Azienda dichiara che nello stabilimento di Mirafiori Meccanica nell'arco temporale previsto dal Piano Industriale rimarranno le seguenti produzioni:

motori: 100 GL (quota per Panda); 138; Torque; 1 ACT Diesel; 2 ACT (termina nel 1997);

cambi: 146 (quota per Panda); 8/13 Kgm.

Contestualmente, a partire dal mese di settembre 1996 verranno trasferite in Polonia anche le lavorazioni di torneria da barra presenti nell'officina 81. Le attività rimanenti (perni porta satellite, coperchi, piastre, perni, piattelli ed anelli) verranno cedute nell'ambito di un piano di terziarizzazione delle lavorazioni stesse.

A seguito della realizzazione di quanto suddetto, nello stabilimento di Mirafiori Meccanica, si renderanno disponibili circa 770 lavoratori nel corso dell'anno 1996 e circa 350 nel corso del 1997, per un totale di circa 1.120 lavoratori.

Tale disponibilità di personale, unitamente al maggior fabbisogno di manodopera generato dalle contingenti sopravvenute esigenze produttive di seguito descritte, consentirà contestualmente un riequilibrio della manodopera all'interno del comprensorio Torinese (stabilimenti di Mirafiori e Rivalta) capace di riassorbire le relative disponibilità.

Con l'occasione le parti, viste le ulteriori richieste di vetture con motorizzazione diesel provenienti dai mercati Brasile ed Argentina, convengono di riconfermare per lo stabilimento di Mirafiori Meccanica - area diesel:

- gli impegni di cui all'accordo 25 settembre 1995 e precedenti, volti al raggiungimento della massima utilizzazione degli impianti ed alla flessibilità produttiva ed organizzativa sugli impianti relativi alla produzione delle motorizzazioni diesel, attraverso il proseguimento, fino a tutto il mese di luglio 1997, dell'attività lavorativa articolata in 3 turni giornalieri di 8 ore alternati con cadenza settimanale. Qualora dovessero venir meno le condizioni sopra indicate che hanno generato la prosecuzione di tale articolazione di orario su tre turni, le parti si incontreranno al fine di ridefinirne la scadenza antecedentemente alla data fissata.

- la rimozione del divieto di cui all'articolo 5 legge 9 dicembre 1977 n° 903.

Il presente accordo deve intendersi utile anche ai fini della comunicazione di cui al 2° comma del citato articolo 5.

In relazione all'espletamento delle attività sui 3 turni giornalieri, le problematiche relative a singoli casi critici di lavoratori operanti nel ciclo dei turni strutturali a rotazione, verranno affrontate in appositi incontri a livello di stabilimento.

### **Mirafiori Carrozzeria**

Nel corso del 1996 presso lo Stabilimento di Mirafiori Carrozzeria, al fine di supportare la salita produttiva del nuovo modello Marea previsto dal Piano Industriale 20 febbraio 1994, verranno trasferiti circa 800 lavoratori.

Per altri 120 il trasferimento si realizzerà nel corso del 1997.

Ai lavoratori interessati al trasferimento presso lo stabilimento di Mirafiori Carrozzeria, come già previsto per i trasferimenti di cui all'accordo del 7 maggio 1996, verranno erogati specifici interventi di formazione, mirati alla riqualificazione degli interessati, in funzione del loro inserimento in una nuova realtà tecnologica.

Tali corsi di formazione avranno la durata massima di 80 ore ed un impegno massimo giornaliero di 8 ore per addetto.

Tali interventi formativi saranno erogati propedeuticamente all'inserimento operativo e saranno svolti previo il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

L'inserimento e gli interventi formativi si svolgeranno secondo uno specifico piano. Tali corsi, effettuati sulla base ed in analogia alle norme vigenti (legge 164/75 art. 17), verranno svolti subordinatamente all'esito delle verifiche con gli Enti Pubblici preposti.

La partecipazione e la frequenza ai corsi è vincolante per i lavoratori interessati. Il rifiuto immotivato alla partecipazione ai corsi, nonché mancata frequenza, oltre a dar luogo alle conseguenze di legge, costituiranno inosservanza contrattuale ai sensi dell'art. 23 e seguenti - Disciplina Generale - Sezione III del vigente C.C.N.L.. La normativa contrattuale è richiamata anche per quanto concerne tempi e modi di giustificazione delle assenze.

### **Unità Operativa di Verrone sede di Rivalta**

Le Parti concordano che 50 lavoratori circa, identificati fra i 1120 dello Stabilimento di Mirafiori Meccanica, verranno trasferiti presso la Unità Produttiva di Verrone sede di Rivalta a partire dal mese di luglio 1996. Tali trasferimenti sono finalizzati a rispondere ai maggiori volumi produttivi richiesti dalla salita produttiva del modello Palio prodotto in Brasile.

### **Rivalta Carrozzeria**

Nel corso del primo semestre del 1997 per circa 230 lavoratori identificati fra i 1120 disponibili dello Stabilimento di Mirafiori Meccanica, si renderà necessario il trasferimento presso lo Stabilimento di Rivalta Carrozzeria, finalizzato alla produzione del nuovo modello che sostituirà, così come riportato nell'allegato Piano Industriale, l'attuale modello Dedra.

Tali trasferimenti avverranno secondo le modalità (attività di formazione) già previste per i trasferimenti da Mirafiori Meccanica a Mirafiori Carrozzeria.

### **Mirafiori Presse**

In seguito ai minori volumi produttivi previsti per il modello Panda, si renderanno disponibili da luglio 1996 circa 80 fra addetti e collegati a tali lavorazioni ed operanti nell'area di lastratura. Tali lavoratori verranno trasferiti presso lo stabilimento di Mirafiori Carrozzeria al fine di supportare la salita produttiva del nuovo modello Marea.

Tali trasferimenti avverranno secondo le modalità (attività di formazione) già previste per i trasferimenti da Mirafiori Meccanica a Mirafiori Carrozzeria.

\*\*

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

In merito ai trasferimenti sopra riportati, le parti si danno atto di aver inoltre ottemperato a quanto previsto dall'art. 5 Disciplina Generale Sezione Seconda del vigente C.C.N.L. ed all'art. 22 della legge 20 maggio 1970 n. 300.

### **COMPENSORIO POMIGLIANO**

L'Azienda ha riconfermato il ruolo fondamentale del Polo di Pomigliano nel proprio assetto produttivo.

Tale ruolo risulta confermato dalla portata degli investimenti previsti per il comprensorio di Pomigliano nell'arco temporale 1991-1997 e pari a 2.956 miliardi così suddivisi:

Pomigliano Carrozzeria /Presse 2.801 miliardi

Pomigliano Meccanica 155 miliardi.

## **Pomigliano Meccanica**

In relazione a quanto già comunicato nel corso degli incontri tenutisi presso la sede dell'Unione Industriale di Torino nelle giornate del 18 aprile e del 3 maggio 1996, nel corso del secondo semestre 1996, cesserà la produzione del motore Boxer, che attualmente costituisce parte dell'allestimento motoristico per i modelli 145 e 146.

Pertanto, nell'ambito di un nuovo allestimento dei modelli 145 e 146, verranno adottate le nuove motorizzazioni TWIN-SPARK 16 valvole che consentiranno di evidenziare ulteriormente le caratteristiche prestazionali del marchio ALFA ROMEO. Tale misura verrà adottata anche per la necessità di ottemperare agli obblighi derivanti dalle normative di legge in materia di inquinamento e rumorosità.

La cessazione delle lavorazioni interesserà un totale di circa 770 lavoratori.

## **Pomigliano Carrozzeria**

I lavoratori resi disponibili in Pomigliano Meccanica dalla cessazione della produzione del motore Boxer, verranno trasferiti contestualmente a partire dal mese di luglio 1996 e fino al mese di Gennaio 97 presso l'attiguo stabilimento di Pomigliano Carrozzeria anche in funzione delle fasi propedeutiche e dell'avvio produttivo del nuovo modello di segmento medio-alto del marchio ALFA ROMEO, indicato nel Piano Industriale allegato.

Ai lavoratori interessati al trasferimento presso lo stabilimento di Pomigliano Carrozzeria, verranno erogati specifici interventi di formazione, mirati alla riqualificazione degli interessati, in funzione del loro inserimento nella nuova realtà tecnologica.

Tali corsi di formazione avranno la durata massima di 80 ore ed un impegno giornaliero massimo di 8 ore per addetto.

Gli interventi formativi saranno erogati propedeuticamente all'inserimento operativo e saranno svolti previo il ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria.

L'inserimento e gli interventi formativi si svolgeranno secondo uno specifico piano. Tali corsi, effettuati sulla base ed in analogia alle norme vigenti (legge 164/75 art. 17), verranno svolti subordinatamente all'esito delle verifiche con gli Enti Pubblici preposti.

La partecipazione e la frequenza ai corsi è vincolante per i lavoratori interessati. Il rifiuto immotivato alla partecipazione ai corsi, nonché mancata frequenza, oltre a dar luogo alle conseguenze di legge, costituiranno inosservanza contrattuale ai sensi dell'art. 23 e seguenti - Disciplina Generale - Sezione III del vigente C.C.N.L..

La normativa contrattuale è richiamata anche per quanto concerne tempi e modi di giustificazione delle assenze.

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

In merito ai trasferimenti sopra riportati, le parti si danno atto di aver inoltre ottemperato a quanto previsto dall'art. 5 Disciplina Generale Sezione Seconda del vigente C.C.N.L. ed art. 22 legge 20 maggio 1970 n. 300.

## **SISTEMA DI VERIFICHE**

In relazione alla complessità del piano ed alla specificità dei problemi, le Parti concordano di mantenere in vigore, per quanto attiene il terzo anno di ristrutturazione, il sistema di verifiche così come già definito nell'accordo 20 febbraio 1994.

In ordine ai previsti -trasferimenti di personale fra gli stabilimenti dell'area torinese e del Comprensorio di Pomigliano, le parti rimandano a specifici incontri da tenersi a livello territoriale a partire dal mese di luglio 96 per verificare la realizzazione di quanto previsto dal presente accordo con particolare riferimento alle ricadute di tipo gestionale.

Viene inoltre previsto di effettuare semestralmente a livello territoriale, apposite verifiche al fine di monitorare l'evoluzione gestionale della cessione (avvenuta in data 1/6/96) delle UPA cavi di Pomigliano, Giugliano e Casalnuovo.

Le parti convengono, nell'ambito dell'osservatorio delle relazioni sindacali previsto dall'accordo 18/3/96 finalizzato ad analizzare sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo i fenomeni connessi all'invecchiamento della popolazione occupata in relazione al graduale innalzamento dell'età pensionabile introdotta con la riforma delle pensioni, di verificare i risultati relativamente al settore Fiat Auto suddiviso per aree territoriali raccordandosi con le attività del gruppo di lavoro Unione Industriale - Organizzazioni Sindacali Provinciali costituito dall'accordo 27/3/95.

In relazione all'utilizzo della CIGS prevista dal presente accordo, l'Azienda comunica che, a titolo sperimentale, fino a tutto dicembre 1996 e limitatamente ai lavoratori addetti ai modelli Punto di Mirafiori, Kappa di Rivalta e Alfa 155 di Pomigliano, la CIGS verrà programmata su base giornaliera anziché settimanale.

Pertanto, sulla base delle previsioni di mercato attualmente disponibili, l'Azienda comunica che, per i modelli suddetti, il ricorso alla CIGS si articolerà secondo il seguente schema

**PERIODO 9-9/31-12-1996**

Punto Mirafiori	CIGS tutti i Venerdì
Kappa Rivalta	CIGS tutti i Venerdì e Lunedì
Alfa 155 Pomigliano	CIGS tutti i Venerdì

Resta per l'Azienda impregiudicata la possibilità di programmare variazioni quantitative del ricorso alle sospensioni dal lavoro e resta inteso che le eventuali variazioni al programma (maggiore o minore CIGS), per il periodo di sperimentazione concordato e per i modelli succitati, avverranno su base giornaliera e saranno comunicate alle OO.SS. entro il 15 di ogni mese per quello successivo.

Entro il mese di dicembre 1996 le Parti si incontreranno per verificare l'andamento della sperimentazione suddetta, e, alla luce degli effetti consuntivati, l'eventuale ulteriore utilizzo in situazioni analoghe.

INVESTIMENTI 1991/1997 (40.000 mld.)					
	ESTERO	ITALIA	di cui	NORD	SUD
SVILUPPO P.G.P.		8.230		8.230	
NUOVO PROCESSO	6.060	21.265		8.955	12.310
MANTENIMENTO	815	3.630		1.706	1.924
TOTALE	6.875	33.125		18.891	14.234
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>40.000</b>			<b>33.125</b>	

INVESTIMENTI 1991/1997 (40.000 mld.)				
AREE - STABILIMENTI	SVILUPPO P.G.P.	NUOVO PROCESSO	MANTENIMENTO	TOTALE
DIREZ TECNICA (TO+MI)	8.230			8.230
MIRAFIORI CARROZZERIA		1.854	354	2.208
MIRAFIORI MECCANICA		1.479	282	1.761
MIRAFIORI PRESSE		905	171	1.076
ALTRI MIRAFIORI		1.626	311	1.937
TOTALE COMPR. MIRAFIORI		5.864	1.118	6.982
RIVALTA CARR. STAMP.		1.918	365	2.283
VERRONE		283	54	337
ARESE CARR. PRESSE		558	106	664
ARESE MECCANICA		164	32	196
TOTALE COMPR. ARESE		722	138	860
ALTRI		168	31	199
<b>TOTALE NORD</b>	<b>8.230</b>	<b>8.955</b>	<b>1.706</b>	<b>18.891</b>
CASSINO		1.238	236	1.474
SATA		2.971	331	3.302
FMA		2.339	260	2.599
POMIGLIANO CARR./PRESSE		2.353	448	2.801
POMIGLIANO MECCANICA		130	25	155
TOTALE COMPR. POMIGLIANO		2.483	473	2.956
TERMINI IMERESE		725	138	
TERMOLI		595	113	708
SULMONA		366	69	435
SEVEL		1.309	250	1.559
ALTRI		284	54	338
<b>TOTALE SUD</b>	<b>0</b>	<b>12.310</b>	<b>1.924</b>	<b>14.234</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>8.230</b>	<b>21.265</b>	<b>3.630</b>	<b>33.125</b>

<b>INVESTIMENTI 1998/2002</b>
-------------------------------

	ESTERO	ITALIA	di cui	NORD	SUD
SVILUPPO P.G.P.	200	4.800		4.800	
NUOVO PROCESSO	5.500	5.500		2.700	2.800
MANTENIMENTO	500	3.500		2.000	1.500
TOTALE	6.200	13.800		9.500	4.300
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>20.000</b>			<b>13.800</b>	



# *Al Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale*

## DICHIARAZIONE DEL GOVERNO

In relazione al Protocollo di intenti per la realizzazione di iniziative industriali in campo ambientale, con particolare riguardo ai mezzi di trasporto, sottoscritto tra Governo e Gruppo FIAT il 1 marzo 1994, la Presidenza del Consiglio, nel quadro della propria prevista azione di monitoraggio, ha comunicato quanto segue.

1. Il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica ha svolto l'attività di coordinamento e di guida finalizzata alla messa a punto di uno specifico Accordo di Programma, per realizzare gli interventi previsti nel Protocollo di intenti secondo quanto previsto al punto 6 del medesimo, attraverso il quale ricondurre i molteplici interventi di competenza dei diversi soggetti istituzionali in una logica unitaria e coerente, sia sotto il profilo scientifico-produttivo che dal punto di vista finanziario. Tale attività di coordinamento ha comportato ripetuti incontri con le diverse parti in causa e soprattutto con il Gruppo FIAT, e si è concretizzata nella predisposizione di un accordo, che sarà sottoscritto entro il mese di luglio p.v. L'accordo di programma sarà quindi sottoposto ad una verifica in sede comunitaria.

Contestualmente alla stipula dell'Accordo di Programma verrà costituito il Consorzio di Ricerca, previsto nel citato Protocollo d'intenti, dalla FIAT con altre Aziende ed Istituti di Ricerca, con sede ad Arese.

2. Il Governo italiano, d'intesa con la Regione Lombardia, ha ottenuto che la Commissione Europea, l'8 maggio scorso, abbia deciso di includere nelle zone ammissibili agli interventi dell'Obiettivo 2 per il secondo periodo di programmazione 1997/1999, l'area di Arese. Su tale presupposto una parte delle iniziative del Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica, finanziabili a valere sulla legge 488/92, a seguito della delibera del CIPE del 24 aprile 1996, potrà riguardare il Consorzio di Ricerca ovvero attraverso gli opportuni raccordi il Consorzio di Reindustrializzazione istituito per promuovere i nuovi insediamenti produttivi nell'area.

3. Il Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica ha provveduto alla emanazione, di concerto con il Ministero del Lavoro, del decreto, registrato alla Corte dei Conti il 6 maggio 1996, per gli interventi in materia di ricerca e innovazione tecnologica di cui all'art. 11 della legge 19 luglio 1994, n. 451. Il decreto definisce gli obiettivi prioritari da conseguire per l'accesso al finanziamento, tra i quali i progetti di ricerca di contenuto tecnologico innovativo di carattere ambientale ed i progetti che contribuiscano a processi di recupero produttivo ed occupazionale connessi a intese a livello governativo. Il Ministero del Lavoro trasferirà ai predetti fini i fondi appositamente stanziati dalla citata legge.

4. Il Ministero del Lavoro ha ricevuto in data 30 aprile 1996 la domanda di ammissione al contributo del Fondo per lo Sviluppo ex-art. 1-ter della Legge 236/93, presentata dalla provincia di Milano, a favore del progetto di sviluppo che sarà promosso e realizzato dal Consorzio per la Reindustrializzazione dell'area di Arese CRAA. Il programma potrà contare su un contributo di 6 miliardi della Regione Lombardia. Il Ministero avvierà l'istruttoria delle domande presentate a partire dal 1 ottobre p.v., in base ai criteri stabiliti con il Regolamento applicativo, che assegnano priorità ai progetti gestiti da società consortili con la partecipazione delle istituzioni locali ed a quelli inerenti protocolli d'intesa territoriali di particolare rilevanza sociale.

5. Il Ministero dell'Ambiente ha varato importanti programmi di incentivo per l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale per il trasporto pubblico, relativamente al Piano Triennale 1994-1996, in base ai quali sono stati già acquistati 48 mezzi, e sono in corso gare di acquisto in altre 10 Regioni.

Il Ministero dell'Ambiente è inoltre impegnato a sostenere in sede parlamentare il rapido e positivo iter del disegno di legge, già ripresentato nella corrente legislatura, relativo alla disciplina dell'attività di demolizione, di recupero di materiali e di rottamazione dei veicoli a motore.

L'approvazione della legge consentirà la realizzazione dei Centri di rottamazione e riciclaggio, quale quello previsto per l'area di Pomigliano.

Il Ministero dell'Ambiente ha poi comunicato l'intenzione di avere allo studio i provvedimenti necessari ad applicare in Italia gli indirizzi recentemente assunti dal Consiglio dei Ministri dell'Ambiente dell'Unione Europea, sui nuovi livelli di inquinamento che i veicoli a motore dovranno rispettare a partire dal 2005.

6. Il Ministero dell'Industria opera, per le finalità di promozione nel campo dei veicoli a basso impatto ambientale, attraverso l'Accordo di Programma con l'ENEA (art. 3 della legge 10/1991). Esistono a tale riguardo le premesse per, attività di diretta collaborazione tra ENEA e FIAT. Le attività svolte e in corso consentono di delineare diverse possibilità di integrazione con i contenuti dell'Accordo di programma sopracitato.

I principali temi di intervento potranno riguardare i sistemi di trazione elettrica, le batterie e i sistemi di gestione, i sistemi di accumulo ad alta potenza specifica, la ricarica e le infrastrutture, i sistemi di alimentazione a gas, di stoccaggio di combustibile, i sistemi telematici e le flotte dimostrative.

7. Il Ministero dei Trasporti ha assicurato che intende proporre la revisione dell'articolo 80, comma 8, del Codice della Strada, per favorire la domanda indirizzabile ai centri di revisione degli autoveicoli, secondo frequenze notevolmente accelerate rispetto a quelle vigenti. Il Ministero ha poi emanato i decreti necessari alla autorizzazione all'esercizio della revisione per i soggetti abilitati e l'iter attende ora soltanto la definitiva approvazione della Unione Europea.

A tale riguardo il Ministero del Lavoro, d'intesa con il Ministero dei Trasporti, convocherà specifiche riunioni con le parti per verificare la fattibilità dei centri di revisione previsti nel Protocollo di intenti.

La Presidenza del Consiglio parteciperà, presso il Ministero del Lavoro, alle verifiche periodiche con le Organizzazioni Sindacali e la FIAT relative alla progressiva attuazione del protocollo di intenti e dell'Accordo di Programma.