







I produttori di veicoli industriali in Europa si sono ridotti a 10 da oltre 20 che erano negli anni '70.

Esclusivamente due produttori, fra cui Iveco, dispongono di una gamma completa per la copertura di tutti i mercati. Un terzo produttore è full range, ma copre un numero limitato di mercati.

Ad essi si aggiungono due importanti specialisti di veicoli pesanti con distribuzione in tutta Europa.

Rimangono poi degli specialisti che coprono solo alcuni mercati.

Ogni costruttore per far fronte ai profondi cambiamenti della domanda procede a profonde riorganizzazioni al fine di soddisfare il cliente attraverso l'offerta di prodotti a più alto valore aggiunto.

Da un punto di vista del prodotto bisogna essere in grado di rispondere alle necessità di specializzazione richieste dal trasportatore.

Mentre prima si producevano veicoli adatti a qualsiasi tipo di merce oggi la specializzazione del veicolo, richiesta dal trasportatore, deve essere intesa non solo a livello dei segmenti - leggero, medio, pesante - ma anche a livello micro, cioè all'interno di ciascuno di essi (trasporto latte, trasporto posta ecc.).

*[Handwritten signatures and scribbles on the left side of the page]*

*[Handwritten signature]*

Russo  
Calzini  
Tubelli  
Battelli  
Step  
Fornice  
D'Alagni  
Peppe  
Valef.









**BRESCIA**

Il comprensorio di Brescia, così come indicato nel verbale di riunione dell'11 aprile 1997, è sede della B.U. medi ed in quest'ottica ha la responsabilità sia della gestione del prodotto corrente, in tutte le sue versioni, nonché della sua evoluzione e progettazione.

Con il trasferimento delle attività di montaggio, relative al veicolo SPR1 guida destra, provenienti da altra realtà del gruppo, lo stabilimento diviene l'unico produttore dell'intera gamma dei medi.

Allo stabilimento è affidata la missione di produttore finale di veicoli e di componentista:

- montaggio dei veicoli medi Eurocargo sia guida a destra, sia guida a sinistra, CKD e veicoli 260 a 3 assi;
- produzione di:
  - cabine;
  - telai;
  - parte della componentistica dei veicoli leggeri, medi e pesanti;
  - componenti in plastica.

Inoltre lo stabilimento sta avviando la produzione completa (lastratura, verniciatura e bardatura) delle cabine veicolo pesante SPR2, MP e LD.

Lo stabilimento ha iniziato la produzione di cabine SPR2 MP e LD a partire dal mese di settembre u.s. e la salita produttiva prevede per fine anno una produzione a regime di circa 50 cabine giorno.

Nell'ambito della componentistica, la politica di Iveco si sta sempre di più indirizzando anche verso rapporti di partnership, con qualificati produttori veicolistici, che consentano di raggiungere significativi volumi e permettano di sopportare i costi relativi all'innovazione, ricerca e progettazione di nuovi particolari, nonché gli investimenti relativi per l'industrializzazione.

Nella logica di essere produttore di componenti per il gruppo e per clienti esterni si inserisce l'accordo con la Renault alla quale lo stabilimento fornirà componenti della cabina del veicolo leggero.

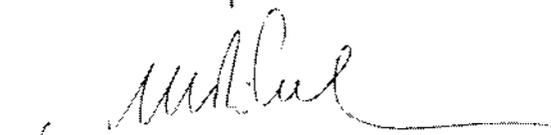
Oltre ai componenti comuni inseriti nell'accordo Renault è previsto lo stampaggio di particolari specifici (pareti, furgoni ecc.) e la lastratura del cofano della nuova gamma leggera Iveco.

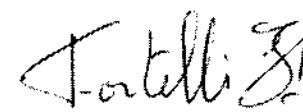
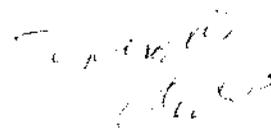
V. Bartella
   
 J. J. Alcar
   
 S. J. Alcar
   
 P. J. Alcar
   
 T. J. Alcar
   
 R. J. Alcar
   
 L. J. Alcar
   
 M. J. Alcar
   
 N. J. Alcar
   
 O. J. Alcar
   
 P. J. Alcar
   
 Q. J. Alcar
   
 R. J. Alcar
   
 S. J. Alcar
   
 T. J. Alcar
   
 U. J. Alcar
   
 V. J. Alcar
   
 W. J. Alcar
   
 X. J. Alcar
   
 Y. J. Alcar
   
 Z. J. Alcar

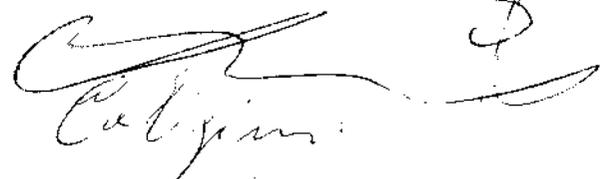
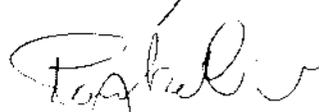
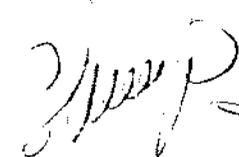
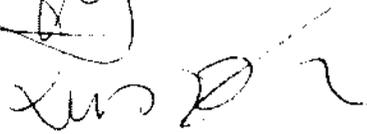
L'impegno finanziario complessivo previsto ammonta a oltre 190 miliardi per il triennio 1996/1998 di cui 63 miliardi già spesi nel corso del 1996.

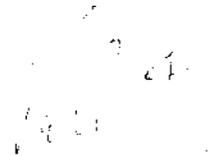
I principali interventi previsti sono:

- 91 stampi con relativi calibri
- 2 linee di assemblaggio per le porte destre e sinistre con relativi calibri
- contenitori specifici per i pezzi stampati e lastrati
- revisione del lay-out di stabilimento per consentire l'inserimento delle linee di lastratura porte e cofano, lastratura/revisione cabine veicoli pesanti; l'adeguamento della manutenzione stampi, le aree necessarie per immagazzinare i nuovi stampi e i nuovi particolari stampati.








**TORINO**

Lo stabilimento di Torino ha avuto assegnata la missione di polo centrale della meccanica IVECO con la specializzazione nella produzione di motori, cambi, ponti e assali.

Nello stabilimento operano:

- Business Unit CAMBI/PONTI/ASSALI
- Business Unit MOTORI

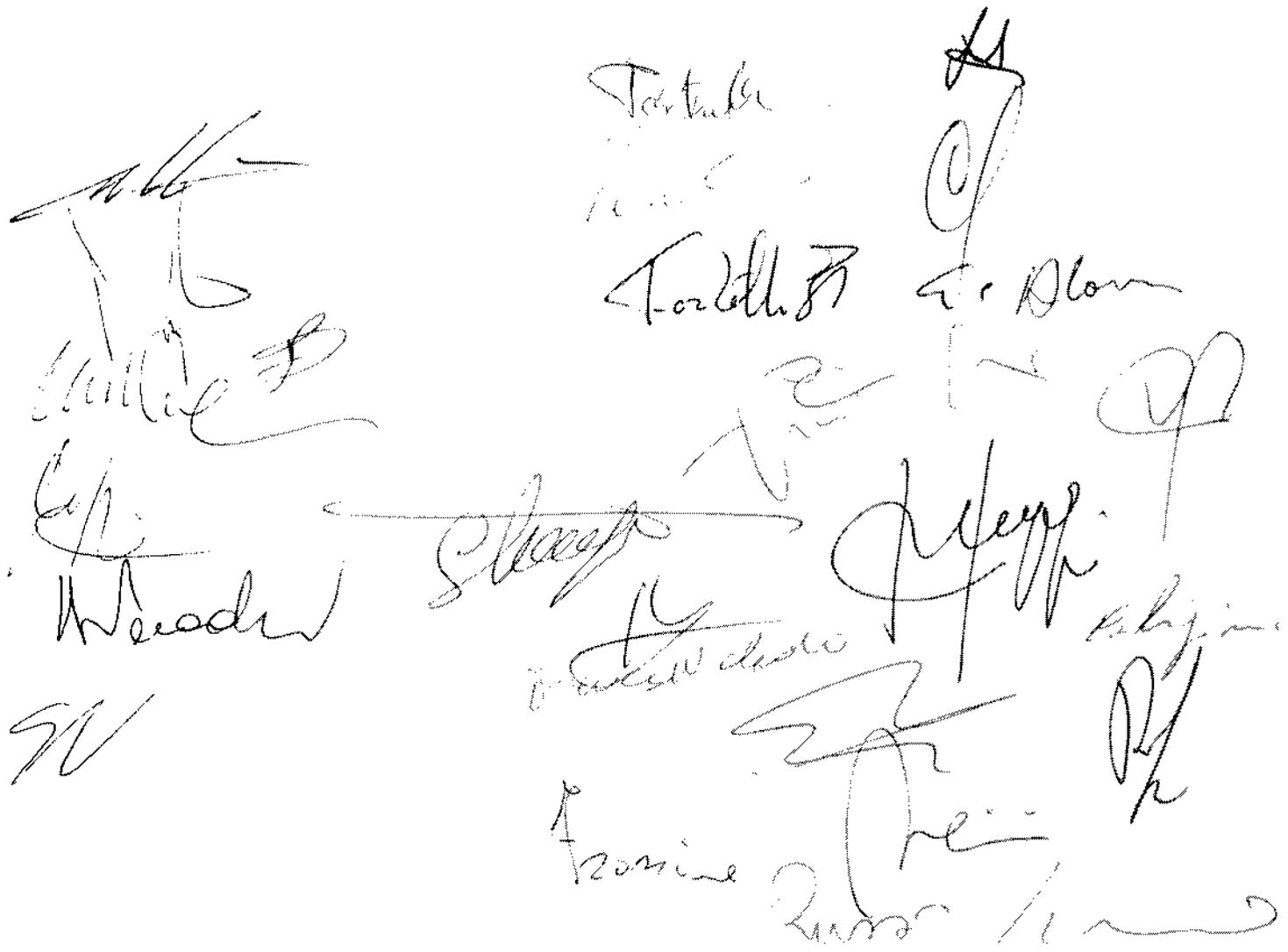
Tutte le Unità sono state razionalizzate come lay-out, ottimizzate come flusso materiali, dai ricevimenti alle spedizioni dei gruppi finiti, innovate tecnologicamente con l'introduzione di macchine CNC, isole robotizzate, ecc..

Nell'ambito della joint-venture con Cummins e New Holland, lo stabilimento di Torino sarà la sede di produzione dei principali particolari dei motori fabbricati dalla nuova società.

La collaborazione fra i tre partners prevede lo sviluppo e l'applicazione di motori appartenenti alla famiglia NEF1 (new engines family) con caratteristiche tali da soddisfare le limitazioni imposte dalle norme EURO 3 e EURO 4.

I motori prodotti, i cui volumi, a regime, sono stimati oscillanti tra i 200.000 e 240.000 motori/anno, saranno del tipo a 1 litro per cilindro con 3-4-5-6 cilindri in linea e con potenze da 50 a 275 cv.

La filosofia produttiva della nuova fabbrica si ispirerà a linee trasfertizzate modulari per linea di prodotto e/o con macchine stand-alone automatizzate.



**FOGGIA**

Allo stabilimento è affidata la missione di produttore dei diesel leggeri IVECO.

Gli investimenti da effettuare nel 1997, sia sul prodotto, sia sul processo, riguarderanno principalmente:

- a) sviluppo Piano Qualità;
- b) nuovo progetto montaggio
- c) il motore per il nuovo veicolo leggero.

L'avvio produttivo delle nuove versioni del motore 8140, potenziato a 2,8 litri ed in grado di sviluppare una potenza di 122 CV, ha comportato rilevanti modifiche, sia di lay-out che di macchinario, nelle officine di lavorazione teste cilindri, bielle e basamenti.

Gli interventi sono stati finalizzati a razionalizzare il ciclo produttivo aumentando, così, ulteriormente la qualità del prodotto.

L'impegno finanziario previsto per il 1997 è pari a 35 miliardi, cui si aggiungono 19 miliardi già spesi nel 1996.

A. M. L.   
 C. M.   
 S. M.   
 M. M.   
 B.

Capizucchi   
 Veltri   
 Tortelli Jr   
 Russo   
 P. M.   
 F. M.   
 M.   
 W.   
 S. M.   
 P. M.   
 P. M.   
 P. M.   
 P. M.   
 P. M.   
 P. M.



**VALLE UFITA**

Allo stabilimento come già illustrato in sede locale il 30 settembre u.s., è affidata la missione di produrre autobus urbani e interurbani e l'assemblaggio degli chassis destinati a terzi.

L'industrializzazione dei due nuovi prodotti, 491 (veicolo urbano con pianale senza gradini di accesso) e Corto Raggio (interurbano di linea), comportano investimenti, pari a 3 miliardi nel 1997, in attrezzature e adeguamento di lay-out.

**BOLZANO**

Lo stabilimento di Bolzano ha una specifica missione dedicata ai "veicoli difesa" ed è responsabile come Divisione Veicoli Difesa nei confronti dei propri clienti della progettazione, sviluppo, produzione, commercializzazione ed assistenza di veicoli speciali (cingolati,, blindati ) e veicoli ad alta mobilità a trazione integrale.

Gli investimenti previsti per il 1997 ammontano a 12 miliardi per attrezzamento e industrializzazione nuovi prodotti, aggiornamento macchinario ecc..

☆☆☆

**OCCUPAZIONE**

Il piano di riorganizzazione dell'Iveco ha comportato per l'anno in corso oltre che il ricorso a strumenti di flessibilità relativi agli orari di lavoro, all'inserimento di circa 1000 dipendenti (Bolzano 30; Brescia 470; Suzzara 450; e Valle Ufita 20) cui si devono aggiungere le 50 assunzioni previste per lo stabilimento di Torino.

L'andamento dei valori produttivi relativi al settore motoristico ha consentito il completo richiamo del personale dello Stabilimento di Foggia che era stato inviato in trasferta presso altri insediamenti del Gruppo.

The bottom half of the page contains numerous handwritten signatures and initials in black ink. Some of the more legible names include:
 

- Top left: A large, stylized signature.
- Top center: "F. Felizzini".
- Top right: "A. F. Caplan".
- Middle left: "G. M. ...".
- Middle center: "F. ...".
- Middle right: "P. ...".
- Bottom left: "G. ...".
- Bottom center: "S. ...".
- Bottom right: "P. ...".

**Tutto ciò premesso le parti convengono di dare vita ad una serie di confronti.**

**VERIFICHE**

L'Azienda e le OO.SS hanno ritenuto opportuno monitorare il processo di riorganizzazione in atto sia attraverso l'attivazione delle Commissioni " Fabbrica Integrata" e "Qualità", sia attraverso degli incontri periodici, a livello di RSU/RSA, territoriale e nazionale sull'andamento del piano. Nel quadro delle verifiche previste l'Azienda e le OO.SS. si rincontreranno entro fine anno per valutare lo stato di avanzamento del piano , le sue ricadute per l'anno 1998 nonché le previsioni di mercato ipotizzate per il nuovo anno valutandone le implicazioni sui livelli produttivi.

**Torino**

Lo sviluppo del progetto della nuova fabbrica motori sarà oggetto di uno specifico incontro da tenersi all'inizio del prossimo anno.

**Suzzara**

Per quanto concerne il reparto verniciatura le parti convengono di verificare preventivamente nuovi regimi di orario.  
Per il reparto lastratura le parti definiranno le modalità di pieno utilizzo settimanale.

**Brescia**

In riferimento al reparto presse l'azienda incontrerà le RSU in apposita riunione da tenersi entro fine anno.

*Tiero Lousuizp*

*Sordelli, Anca*

*[Handwritten signature]*

*Mani*

*Aradi*

*SU*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*