

Addì, 1° MARZO 1991

Tra la IVECO FIAT S.p.A. assistita dall'Unione Industriale
di Torino

e

le OO.SS. Nazionali di categoria, FIM-FIOM-UILM-FISMIC,
presenti le Segreterie Regionali di Piemonte e Lombardia

e Provinciali di Torino, Milano, Brescia, Avellino, Catania

si è stipulato il seguente accordo.

F. M.
Manzoni
Quaranta
Diario
Umberto
P. M.

Conte
F. Lupatoto
Moreno
Ge. C.
Com. S. M.
R. A. Renzi
G. P.

LE CONSEGUENZE DELLA CRISI DI MERCATO

Il calo del mercato ha accentuato la concorrenza già molto accesa tra i produttori europei, tutti tesi alla difesa delle proprie posizioni. Le varie case, a fronte del calo dei volumi, tendono a ridurre gli stock e a non perdere quote di mercato attuando politiche di vendita aggressive. Questi comportamenti dei produttori si saldano con la trasformazione in atto sul versante della domanda.

In un mercato europeo sempre più "libero", si stanno formando concentrazioni sovranazionali di acquisto (singoli o consorzi) con grande potere negoziale e grande flessibilità di decisione, in grado di scegliere dove e come ottenere le condizioni di acquisto più convenienti.

PREVISIONI DI MERCATO

L'impatto dei fattori positivi di sviluppo che, secondo le valutazioni più accreditate, promuoveranno la ripresa economica a livello internazionale (costituzione del mercato unico, apertura delle economie dell'Europa Occidentale, crescita dell'interscambio tra grandi aree mondiali sempre più integrate), fattori tutti potenzialmente in grado di sviluppare l'attività di trasporto e quindi, a monte, quella di produzione veicolistica, non sarebbe, secondo le previsioni, così immediato e significativo.

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature and initials]

Ciò in quanto la deregulation dei sistemi normativi nazionali che si realizzerà nel prossimo futuro, avrà effetti di forte ristrutturazione sul sistema delle aziende di trasporto, con conseguenze non solo sui volumi della domanda di veicoli industriali, ma anche sulle sue caratteristiche strutturali.

Come già avvenuto negli Stati Uniti nel corso degli anni '80, la domanda sarà più incerta nei volumi (almeno per un certo periodo), più esigente riguardo all'affidabilità dei veicoli, al livello delle prestazioni, alla qualità dei servizi e dell'assistenza forniti e, soprattutto, più sensibile al fattore prezzo.

Muteranno strutturalmente sia gli operatori che i loro comportamenti, aumenteranno gli acquirenti collettivi e ciò determinerà decisioni di acquisto singolarmente più elevate e meno facilmente programmabili perchè correlate per dimensioni e tempistiche di realizzazione alla acquisizione di forniture di trasporto.

L'Azienda dovrà essere in grado di far fronte sia alla riduzione dei prezzi netti di vendita che tali contrattazioni comportano (e di questo si è già detto), sia alle "punte di lavoro" derivanti dalla acquisizione di ordini il cui soddisfacimento si concentrerà nell'arco di pochi mesi.

Handwritten notes and signatures on the left side of the page, including a large signature and several initials.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature and several initials.

AUTOBUS

La domanda in Italia è sostenuta per il 70% dai finanziamenti pubblici. Negli ultimi anni il finanziamento è stato progressivamente ridotto.

L'andamento è stato infatti pari a:

- . 1988 700 miliardi
- . 1989 400 miliardi
- . 1990 330 miliardi

Nel 1991 la legge finanziaria ha azzerato i finanziamenti in conto capitale sostituendoli con un contributo dello Stato pari a 100 miliardi per l'accensione di mutui per i quali peraltro non sono stati definiti i meccanismi operativi.

In conseguenza di ciò le vendite nel 1990 sono calate dell'11%.

In particolare lo Stabilimento di Valle Ufita ha registrato un calo del 12% circa, producendo nello scorso anno n° 967 carrozzerie contro le 1.095 prodotte nel 1989.

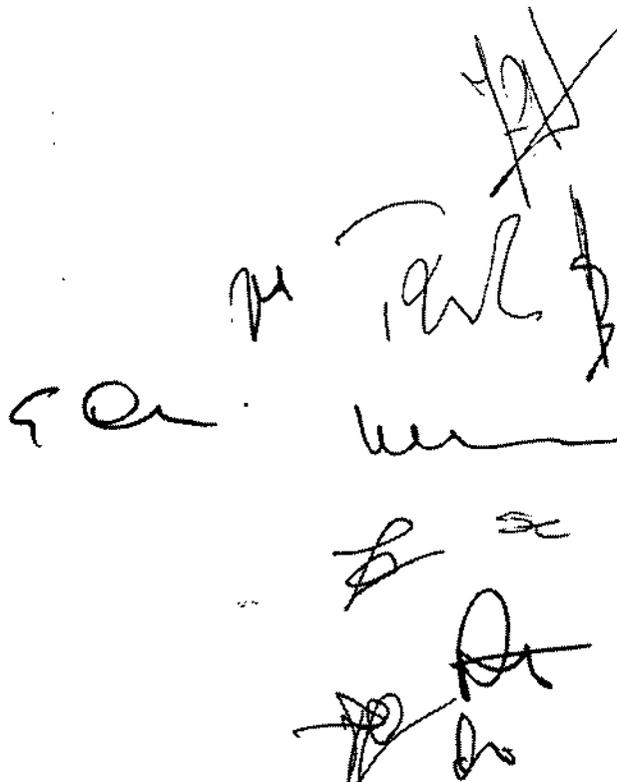
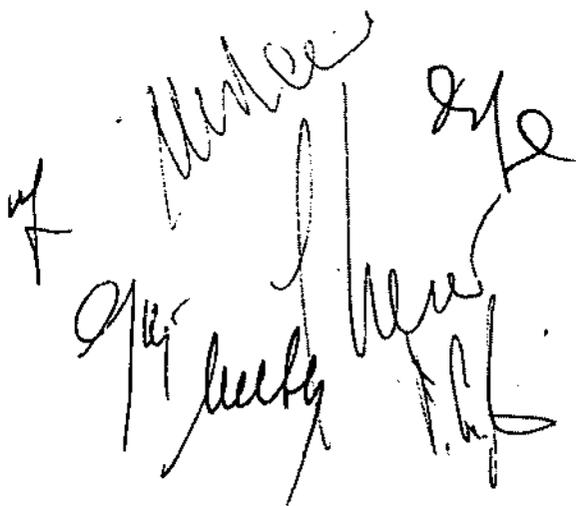
Per il 1991 si prevede, sulla base dell'andamento degli ordini acquisiti o previsti una produzione fra le 600 e le 700 carrozzerie.

L'insieme degli interventi sul prodotto e sul processo da realizzare nei prossimi anni comporta un impegno finanziario di circa 85 MLD.

[Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

CARRELLI ELEVATORI E D.V.D. BOLZANO

L'esame di tali linee di produzione verrà effettuato nel corso dei mesi di giugno e luglio 1991.



STRATEGIE IVECO

Dalla crisi di mercato, prevista di durata triennale, IVECO potrà uscire cogliendo le opportunità della ripresa e rispondendo alle nuove caratteristiche della domanda, solo se avrà raggiunto i nuovi livelli di competitività.

Sin dalla sua costituzione, Iveco ha anticipato la scadenza del 1992, avviando un vasto processo di aggregazione internazionale di produttori che ha portato l'azienda alle attuali dimensioni. In Iveco, infatti, sono stati riuniti i marchi FIAT, OM, LANCIA, MAGIRUS, UNIC, FORD, ASTRA e recentemente PEGASO; ed oggi Iveco gestisce direttamente attività industriali in 6 Paesi Europei ed è presente con la propria organizzazione commerciale in tutti i Paesi Europei.

Durante questi anni, IVECO si è mossa su due piani:

da una parte, ha valorizzato le produzioni esistenti, portandole ad un più alto livello di competitività; dall'altra, ha progettato e sta realizzando un'azienda strutturalmente nuova, mediante il rinnovo dei prodotti, la riorganizzazione e la modernizzazione delle fabbriche, l'introduzione di nuovi e più efficaci sistemi gestionali.

INVESTIMENTI

L'Azienda ha illustrato il rilevante impegno finanziario relativo al triennio 88-90, pari a 2800 miliardi, e previsti nel biennio 1991-1992, pari a 2.500 miliardi, ai quali se ne aggiungeranno 2000 per il biennio successivo.

Si tratta quindi di 4500 miliardi nel quadriennio 91-94, dei quali il 70% in Italia, connessi con la realizzazione del piano di ristrutturazione e riorganizzazione industriale di seguito descritto.

realizzate delle linee semiautomatiche mentre, per il collaudo, sono stati installati 3 moderni robots di controllo. Il completamento e l'avviamento a regime degli interventi descritti si concluderanno all'inizio del 1992.

B) CAMBI

L'industrializzazione dei nuovi cambi ha richiesto l'impostazione e la realizzazione (in corso) di un'unità produttiva ex-novo; in essa la concentrazione dei volumi complessivi ha consentito l'introduzione di mezzi produttivi ad alto contenuto tecnologico e con automazioni spinte, che hanno fatto della medesima una delle fabbriche più moderne del mondo, se non addirittura la più avanzata. Per quanto concerne la lavorazione si possono considerare quattro "blocchi" principali: isola ingranaggi; isola per anelli, mozzi e manicotti; isola per alberi (primari, secondari e di entrata); isola di finitura di tutti i particolari, dopo i trattamenti termici. Le isole succitate sono costituite da "celle operative" totalmente automatizzate, costituite da macchina a CNC, da robot/portale per trasferimento pezzo, e da macchina CNC di controllo.

Il trasferimento, su appositi "vassoi", all'interno delle isole, così come nelle aree trattamenti termici e montaggio, è assicurato da robot-trailer (sistema AGV)

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with initials like 'M' and 'DA']

in modo completamente automatico; per il collegamento invece tra le diverse aree di lavorazione è stato installato un sistema aereo ad automotori.

Completamente gestito in automatico è anche il magazzino, così come il trasferimento pezzi da e per il medesimo. Nuovi moderni mezzi sono stati installati nel reparto trattamenti termici (anche per il controllo delle atmosfere nei forni), nonché per la prova finale (banchi automatici).

Di particolare rilievo è infine il sistema computerizzato che gestisce l'intera unità (dalle macchine ai sistemi di trasporto, ai magazzini, etc.) attraverso diversi livelli informativi per cui da un programma di produzione si determina automaticamente il lotto più economico, la cella da impiegare, il cambio utensili, il prelievo da magazzino, l'inoltro alla cella interessata, nonché lo sviluppo automatico di altre funzioni di supporto operativo.

L'impegno futuro riguarda il completamento della gamma dei cambi leggeri e medi, ma soprattutto si tratterà di ottimizzare - mediante l'integrazione dei mezzi informatici aziendali - l'intero sistema gestionale che sovrintende alla programmazione, realizzazione e controllo della produzione.

Handwritten signatures and initials on the left side of the page, including a large signature that appears to be 'G. P.' and several other initials.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a signature that appears to be 'M. E.' and several other initials.

c) MOTORI

In questo settore le realizzazioni effettuate riguardano versioni per le nuove gamme derivate da quelle esistenti, alle quali sono state apportate sostanziali modifiche. Sono stati pertanto adeguati diversi tratti delle trasferte basamenti e teste cilindri inserendo nuove unità e nuovo macchinario, stazioni di controllo pezzo, sistemi PLC, sistemi di riconoscimento pezzo.

E' in corso di installazione e completamento la una nuova linea di montaggio per i motori camionistici con nuove moderne apparecchiature per avvitatura, per fasatura motore, registrazione punterie, etc.

Parallelamente si sono realizzate, sempre per i motori serie 8000, i seguenti principali interventi: ristrutturazione della linea alberi motore con inserimento nuovo macchinario; la nuova linea albero distribuzione con asservimenti in automatico; la nuova isola con macchine CNC per la lavorazione volani.

La realizzazione del polo centrale della meccanica IVECO presso lo Stabilimento di Torino, si attuerà in coerenza con gli interventi attuati o in corso di attuazione.

Le fasi principali del nuovo piano sono le seguenti.

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

L'impostazione di un nuovo lay-out che consenta una integrazione logistica delle attività omologhe.

Il trasferimento, nel corso del 1991, riguarderà essenzialmente le lavorazioni e montaggi dei moto-assali provenienti da Ulm e da Milano.

La lavorazione dei particolari per moto-assali verrà inserita tra quelle dei ponti, essendo facilmente integrabile per contenuto tecnologico e know-how degli operatori.

Nel 1992 si effettuerà la riallocazione delle attività assali di Milano.

Il lay-out su Torino prevede la sistemazione delle lavorazioni in zona adiacente a quella dei ponti-moto-assali, in modo da consentire, ad operazione conclusa, la configurazione di un unico complesso produttivo per "assi" veicolari.

Nel corso del 1993 si inizierà il programma di trasferimento di un motore da Bourbon-Lancy che si completerà nel primo semestre del 1994; esso riguarderà le fasi di lavorazione meccanica, montaggio e prova.

A trasferimenti conclusi, nello stabilimento si individueranno, oltre all'unità cambi già definita, due unità meccaniche, per motori e per ponti-assali, razionalizzate come lay-out ed ottimizzate come flusso materiali, dai ricevimenti alle spedizioni dei gruppi finiti.

[Handwritten signatures and initials]
15

SOFIM

Lo stabilimento di Foggia, che rappresenta il secondo polo di meccanica IVECO, è interessato non solo a processi di razionalizzazione ed aggiornamento dei sistemi produttivi ma, essenzialmente, dall'industrializzazione ed avviamento della produzione di nuovi motori. In particolare nel 1991 e 1992 si avrà l'avvio di nuove versioni che costituiranno la motorizzazione diesel anche di clienti terzi.

L'essere produttori non solo su un mercato veicolare ma anche automobilistico, entrambi a forte concorrenzialità, ha comportato un importante riesame di tutti i processi produttivi, di lavorazione e montaggio, con l'adozione di specifiche tecniche di controllo e di miglioramento dei prodotti, attraverso interventi fortemente integrati da parte di Tecnologie, Progettazione e Produzione.

Sono pertanto in corso investimenti rivolti prevalentemente alla sostituzione/ristrutturazione di macchinario o all'ampliamento e potenziamento degli impianti esistenti sia in Meccanica, sia al Montaggio, sia alla Sala Prova Motori.

Meccanica

Acquisto di nuovo macchinario e potenziamento di quello esistente alla linea bielle, al basamento e agli organi ausiliari. Ristrutturazione alle linee teste cilindri, albero motore, volano.

[Handwritten signatures and initials]

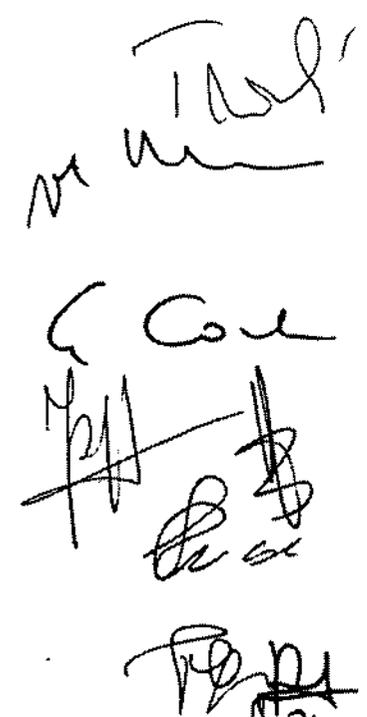
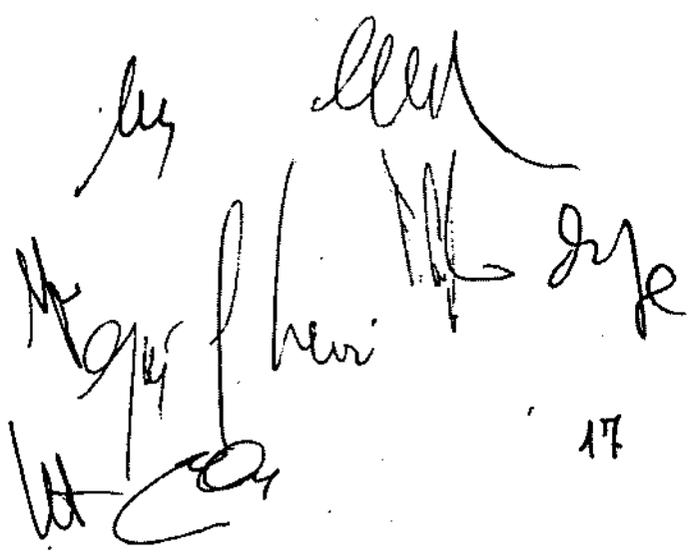
[Handwritten signatures and initials]

Montaggio

Continuazione della riconfigurazione del perimetro agli impianti di montaggio testa cilindro e montaggio finale.

Sala Prova Motori

Approntamento di n° 2 celle per prove di emissione e n° 3 con quadri elettrici; installazione apparecchiature per la misura dell'intensità del fumo.



Il quadro tecnologico che caratterizzerà IVECO negli anni 90 si completa con la descrizione degli interventi, in parte realizzati, negli stabilimenti di stampaggio, carrozzeria e montaggio.

OM BRESCIA

Allo stabilimento è stata affidata la missione del montaggio dei carri leggeri e medi e la produzione delle relative cabine e telai.

Si è potenziato il Centro Presse dotandolo di mezzi più moderni: una pressa a trasferta, una monopressa, una nuova linea meccanizzata per produzione traverse telai, e si sono meccanizzate le linee esistenti.

E' stato installato un nuovo impianto automatico per la produzione dei sottogruppi cabina e assemblaggio scocca lastrata.

L'impianto di verniciatura è stato adeguato e si è sostituito il "bonder" con altro ad immersione.

Sono state predisposte nuove linee automatiche e semiautomatiche per il montaggio telai e montaggio veicoli.

E' stato costruito un nuovo fabbricato destinato alla produzione di particolari in plastica (preparazione compound, stampaggio, finitura e verniciatura dei particolari)

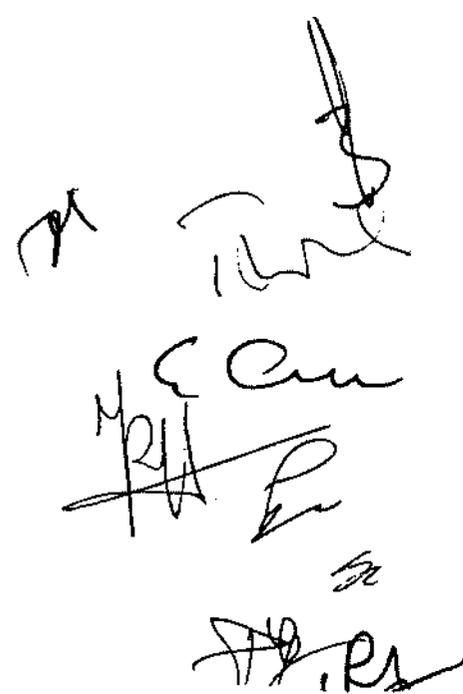
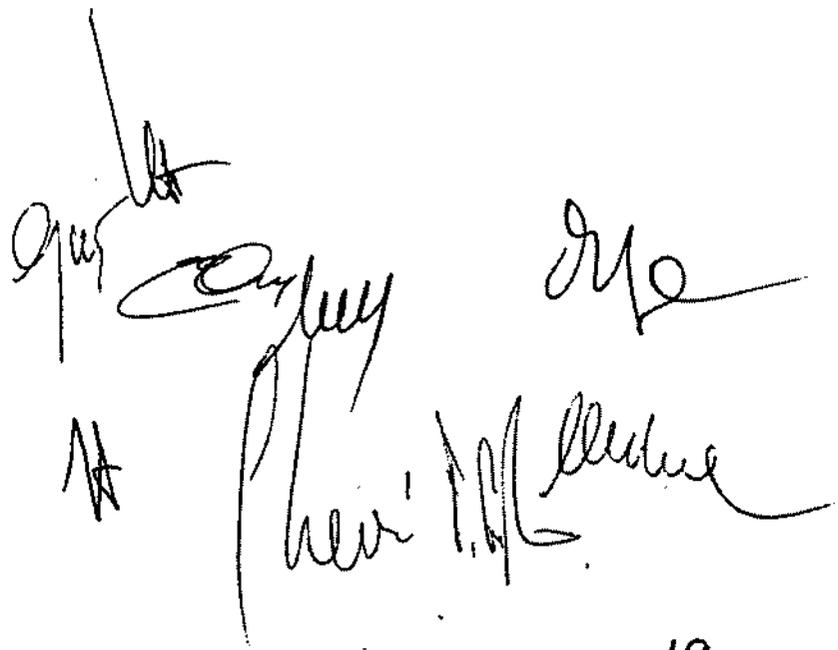
[Handwritten signatures and initials on the left side of the page]

[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]

OM SUZZARA

Sono stati effettuati interventi impiantistici riguardanti:

- trasferimento del completamento, delle Esperienze e del Collaudo in zona Ovest;
- miglioramento dell'impianto di verniciatura;
- installazione della nuova linea montaggio autotelai normali e 4x4;
- costruzione di un nuovo fabbricato, adiacente la lastratura, ad uso spogliatoi, Sala Medica e uffici;
- creazione di una nuova Sala Metrologica e Tracciatura nel Reparto Verniciatura un tempo radicato al montaggio del veicolo 900.



D.V.D. BOLZANO

Lo Stabilimento di Bolzano ha subito un profondo processo di ristrutturazione che ha interessato sia le infrastrutture (impianti generali, ripristino fabbricati) sia l'area tecnologica.

In particolare è stato rivisto il lay-out compattando presso il comprensorio Nord le attività produttive.

In concomitanza con l'industrializzazione dei nuovi prodotti è stato aggiornato il parco macchine CNC (centri di lavoro multipallet, torni CNC, etc.), le sale prova motori e cambi, la sala metrologica, riorganizzando le officine meccaniche secondo l'impostazione "per prodotto" (linea basamenti-motore etc.) e "per processo" (meccanica Nord per lavorazione a lotti).

Inoltre è stata realizzata la nuova officina montaggio veicoli con annesso magazzino.

Sono state avviate le produzioni della gamma PA (trasferita da ULM) e del motore per AIFO con 12 cilindri a V.

[Handwritten signatures and initials on the left side of the page]

[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]

VALLE UFITA

Lo stabilimento è stato dotato di un sofisticato impianto AGV, unico nel suo genere, per la movimentazione automatica delle scocche nelle varie postazioni di lavoro (lastratura, sellatura, montaggio organi meccanici).

Tutte le postazioni sono state dotate di martinetti atti a sollevare/abbassare la scocca prelevandola/depositandola dai/sui carrelli AGV.

Lo stabilimento completerà l'attrezzamento delle linee di preparazione dei cablaggi elettrici, delle tubazioni e di assemblaggio della struttura del telaio urbano 480 e del nuovo carrellone 380.

Le postazioni di montaggio dei gruppi meccanici - assale, ponte e motopropulsore - sono state dotate di speciali martinetti per il sollevamento del bus.

Analoga attività è in corso per il nuovo veicolo interurbano 380.

Al collaudo funzionale sono stati installati rulli per la prova della potenza e della copia frenante, ed attrezzature per il controllo della convergenza e campanatura.

Per consentire la produzione sia dell'attuale gamma 370 sia del nuovo veicolo interurbano 380 saranno adattati i moduli di lastratura e sellatura, e sarà ristrutturato l'impianto di verniciatura. Saranno predisposte le aree e i macchinari relativi all'assemblaggio del carrellone 380, la cui produzione l'Azienda affida allo stabilimento.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'Pierluigi' and 'G. M.']

PRODOTTO

Per quanto concerne il prodotto, IVECO, negli ultimi tre anni, ha immesso sul mercato nuovi prodotti e ha rinnovato quelli già esistenti:

- la nuova Gamma S, con restyling esterno cabina, nuovi motori SOFIM ad iniezione diretta, da 75 a 115 cv, nuovi cambi, ponti e sospensioni adeguati ai maggiori scarichi. Ha introdotto sospensioni di tipo innovativo in materiale composito ed elettronica di controllo su strumentazione e motore. Ha ampliato la gamma con nuovi modelli di maggiore P.T.T. e con maggiori volumi di carico del furgone;
- rinnovo della gamma pesante stradale, Turbostar e Turbotech, con nuove motorizzazioni da 318 cv (8460), 377 cv (8280), nuovi modelli a 3 assi;
- rinnovo della gamma cantiere con nuovi modelli in tutti i tipi di tradizione, parziali, (4x2, 6x4 e 8x4) e totali (4x4 e 6x6).

Per affrontare le esigenze degli anni '90, è stata concepita e in gran parte sviluppata una gamma di prodotti più vasta,

[Handwritten signatures and notes]
22

più specializzata ma intrinsecamente più semplice, mirata a coprire segmenti di mercato oggi non completamente presidiati. Il nuovo prodotto è stato concepito per essere in sintonia con le previsioni tecniche e tecnologiche per gli anni '90 (in termini di tare veicolo, consumi, prestazioni, confort, sicurezza, durata ed affidabilità, manutentibilità, nuovi materiali ed applicazioni elettroniche) e per sposarsi a nuovi ed evoluti processi produttivi, tecnologici e logistici. Particolare attenzione è stata posta sulla redditività dell'autocarro in esercizio, valutata e completata con le previste evoluzioni della concorrenza, in lire/tonnellate/km.

Il programma di investimenti proseguirà, dopo i più rilevanti investimenti realizzati nel triennio 88/90, anche nel quadriennio successivo e sarà principalmente dedicato al rinnovo degli attuali motori, con l'obiettivo fondamentale di migliorare le componenti ecologiche e quelle di prestazione.

Il perseguimento di più elevati livelli di competitività dei componenti passa anche attraverso la ricerca di intese di sviluppo prodotto con primari produttori mondiali, come peraltro risulta da alcuni significativi progetti in corso di realizzazione.

[Handwritten signatures and initials]

cont. un'ora

M

Cam

PH

AS

SC

PR

Per quanto concerne l'autobus, IVECO, come già per il carro, sta facendo tutti gli sforzi possibili nella ricerca e sviluppo di prodotti che tengano conto delle norme CEE. A tal fine sono in corso programmi di sviluppo che riguardano in particolare i veicoli destinati alla circolazione urbana. Infatti IVECO dispone di:

- Bus urbani ecologici

I motori dei nuovi autobus urbani "turbocity", commercializzati dallo scorso anno, presentano una serie di innovazioni che consentono un rilevante contenimento delle emissioni gassose e solide.

Inoltre, per eliminare nei depositi delle aziende le emissioni derivanti, al mattino, dal funzionamento del motore freddo a veicolo fermo, i motori stessi sono stati dotati di appositi preriscaldatori che portano in temperatura i motori prima dell'avviamento.

Anche il livello di rumorosità è stato ridotto notevolmente sia per le caratteristiche progettative suddette che per la riduzione del 20% del regime motore.

[Handwritten signature and scribbles]

[Handwritten signature and scribbles]

Tra i più efficaci dispositivi realizzati da IVECO, vi è un sistema per il filtraggio e la trasformazione termica delle particelle carboniose incombuste, chiamato "filtro del particolato", che elimina circa il 90% delle fumosità e delle particelle non visibili.

Già dal 1989 si è dato l'avvio ad un piano di diffusione controllata di questo filtro, la sperimentazione è iniziata presso le maggiori città italiane, che interesserà in totale circa 1500 unità.

Sono inoltre previsti:

- Minibus e veicoli per distribuzione merci in città con identiche soluzioni tecniche dei bus urbani;
- Filobus con sistema di trazione a corrente continua;
- Filobus bimodale, mezzo che può funzionare sia come filobus tradizionale sia con la corrente fornita da un gruppo diesel generatore e da batterie ad alta potenza specifica situate a bordo;
- Minibus elettrico, che monta un motore a corrente

Handwritten signatures and initials:
fe
W
CO
Mey
Pier. Miller
G. P.
25
M21
M
PP
R
31

ENTI CENTRALI

Si conferma la missione delle funzioni centrali di IVECO nella definizione delle strategie e delle politiche in materia di sviluppo prodotto, sviluppo tecnologico, di marketing e organizzazione della rete commerciale.

In tal senso vengono confermati il ruolo e la sede in Torino delle distinte funzioni.

L'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse dedicate alle funzioni centrali verrà perseguita mediante la semplificazione delle strutture organizzative ed il miglioramento dei processi interfunzionali, nonché l'arricchimento dei ruoli professionali anche avvalendosi dei supporti informatici.

Tali principi troveranno specifica applicazione nelle diverse funzioni.

A titolo esemplificativo si riporta quanto segue:

Area commerciale

- . revisione del flusso logistico ricambi;
- . sviluppo di collegamenti informatici con la rete.

Area progettazione

- . ottimizzazione utilizzo investimenti nel CAD;
- . crescita della figura del projet leader;
- . crescita della figura del progettista (conoscenza di calcolo, analisi valore, ecologia).

Area esperienza

- . utilizzo di metodologie di simulazione al banco.

Area sistemi

- . nuove metodologie per lo sviluppo del software.

Aree amministrative e tecnico-amministrative

- . recuperi di efficienza attraverso interventi informatici e di OA;
- . miglioramento dei processi funzionali e interfunzionali.

RETE COMMERCIALE

IVECO ha investito ed investirà importanti risorse per la crescita di una vasta rete commerciale, proveniente sia dalle Aziende che negli anni sono confluite in IVECO (processo che recentemente si è arricchito con l'acquisizione di PEGASO) sia mediante il miglioramento della rete esistente.

Alla base di tale programma è stato posto quanto segue:

- . Adeguato volume di vendite per ciascun concessionario in termini di veicoli, ricambi e servizio;
- . efficiente organizzazione interna alla concessionaria gestita da qualificate risorse professionali;
- . avanzati sistemi a sostegno di una efficace gestione dell'unità commerciale e in grado di collegarsi in modo integrato con gli Enti corrispondenti di IVECO;
- . orientamento al cliente, nel senso di predisporre prodotti e servizi adeguati sia allo stato attuale del mercato del trasporto che soprattutto a quello atteso.

In tale ambito, IVECO attribuisce particolare significato al progetto di informatizzazione della rete e dei collegamenti tra questa e gli Enti Centrali preposti alla gestione della stessa.

[Handwritten signatures and initials on the left side of the page]

[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]

SISTEMI GESTIONALI

Il miglioramento della soddisfazione al cliente si realizza anche attraverso sistemi gestionali fortemente integrati, in grado cioè di collegare in tempi rapidi tutti gli enti e le attività che compongono il processo; prodotto, produzione, distribuzione e servizio.

I nuovi sistemi, progettati e realizzati con il supporto nelle più avanzate tecnologie di telecomunicazione ed elaborazione automatica dei dati, interessano anche i fornitori e i concessionari IVECO, nell'ambito di accordi di fornitura e di distribuzione di lungo periodo, con applicazioni innovative e spesso del tutto originali.

L'impianto delle nuove applicazioni è su base sovranazionale, e ciò in coerenza con l'assetto organizzativo e gestionale di IVECO, con l'obiettivo di conservare i vantaggi competitivi derivanti dall'esistenza di localizzazioni industriali nei diversi paesi e di ottimizzazione tempi e costi che tale distribuzione territoriale comporta.

[Handwritten signatures and initials on the left side of the page]

[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]

La situazione descritta e le prospettive a breve e medio periodo lasciano prevedere una ulteriore riduzione della domanda, in particolare per il veicolo pesante, che unita ai fenomeni descritti (riduzione prezzi netti di vendita, deregulation, ecc.) rende indispensabile interventi significativi tesi ad adeguare la capacità produttiva alla effettiva esigenza del mercato e conseguentemente a ridurre le strutture al fine di conseguire, attraverso un recupero di competitività, il mantenimento/miglioramento delle quote di penetrazione sui singoli mercati.

Tale recupero è reso ancor più necessario dalla considerazione che in Italia si produce circa i 2/3 del fatturato del Settore e che il fatturato realizzato all'estero dalle società italiane rappresenta il 45% di quanto fatturato in Italia.

La situazione sopra descritta determina, nel corso del piano, una eccedenza strutturale pari a 3060 unità (To Stab. 1230 di cui 210 imp.; Attività comprensoriali 75 di cui 40 imp.; To Enti Centrali 890 di cui 520 imp.; Milano 790 di cui 130 imp.; Enti Decentrati 75 di cui 40 imp.); alle quali si aggiungono 490 unità di cui 70 imp. per lo stabilimento di Valle Ufita.

Dei 3060 esuberanti una parte pari a 2560 sarà posta in CIGS per tutta la durata del piano di ristrutturazione, mentre per i restanti lavoratori, pari a 500, si farà fronte con temporanee utilizzazioni interne al settore e con ricorso alla CIGS settimanale fermo restando che gli strumenti che le parti hanno individuato dovranno essere utilizzati in tutti gli Enti sopra indicati e dovranno tendere all'azzeramento del totale delle eccedenze entro il 31.3.1994.

Il piano avrà durata triennale (a partire dal 18 marzo 1991) per gli insediamenti di Torino, Milano e Enti decentrati;

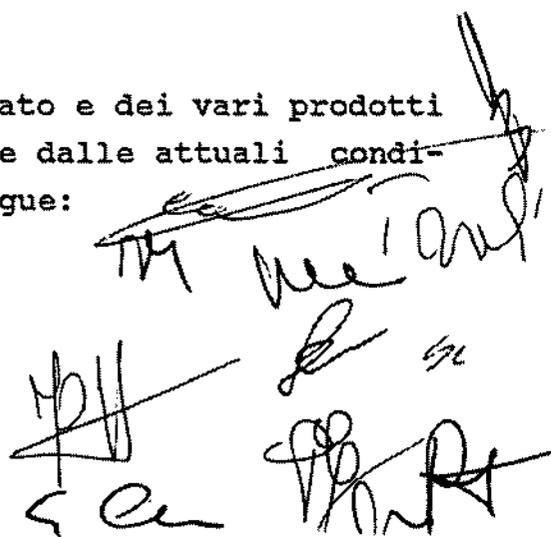
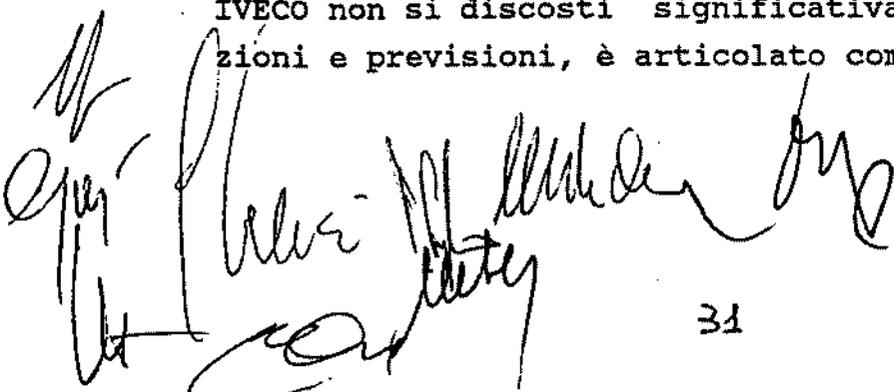
biennale (a partire dal 18 marzo 1991) per lo Stabilimento di Valle Ufita e richiederà l'intervento della Cassa Integrazione Straordinaria con sospensione dal lavoro per i periodi sopra indicati fermo restando la necessità di riadeguare di volta in volta l'attività produttiva alla domanda o alle diverse fasi del piano di riorganizzazione tramite ricorso a CIGS settimanale e plurisettimanale.

Le Organizzazioni Sindacali, nel presupposto che l'attività di trasporto e quindi la produzione di veicoli industriali rappresentino un fattore essenziale dello sviluppo economico, nel riconoscere sia il consistente impegno finanziario per investimenti in prodotto e processo, sia la contrazione della domanda che colpisce in particolar modo il veicolo industriale pesante ed il settore autobus, convengono sulla necessità di attuare efficaci e significative azioni per far fronte alle problematiche sopra specificate e preparare il Settore ai nuovi livelli di competitività internazionale.

Le OO.SS., pertanto, assumono il piano di riorganizzazione presentato dall'Azienda e convengono sulla inderogabile necessità di procedere alla attuazione dello stesso ai sensi della legge n. 675/77 e successive modificazioni. Il piano, imperniato su tre direttrici:

- adeguamento degli organici ai volumi produttivi;
- completamento del riassetto produttivo;
- adeguamento delle strutture ai ridotti volumi di attività nei diversi Paesi;

nel presupposto che l'andamento del mercato e dei vari prodotti IVECO non si discosti significativamente dalle attuali condizioni e previsioni, è articolato come segue:



Saranno effettuati, con cadenza trimestrale, incontri al fine di illustrare lo sviluppo dei programmi di investimento e formazione professionale relativi allo stabilimento e loro riflessi sulla CIGS.

ENTI CENTRALI DI TORINO

Questa realtà per la tipologia delle attività svolte risente della ridotta attività derivante dalla flessione del mercato del settore veicoli industriali e autobus sia in Italia che all'Estero.

In conseguenza della ridotta attività e della conseguente e necessaria riorganizzazione delle strutture centrali il personale che sarà posto in CIGS a partire dal 18 Marzo 1991 sarà pari a 775 unità.

Saranno effettuati incontri semestrali al fine di illustrare il funzionamento degli strumenti indicati nella parte generale del presente accordo e i loro riflessi sulla CIGS.

In relazione alla situazione descritta, le parti convengono che, oltre agli strumenti indicati nella parte generale del presente accordo, sarà possibile sperimentare per i soli Enti Centrali di Torino, e in via prioritaria per il personale esuberante non posto in CIGS l'introduzione della trasformazione del rapporto di lavoro da tempo pieno a tempo parziale (tenuto conto delle esigenze tecnico-organizzative e limitatamente alle mansioni impiegate di seguito individuate, e con le modalità di seguito stabilite). In particolare, condizione essenziale all'attuazione della sperimentazione sarà il raggiungimento di una successiva regolamentazione da concordarsi tra le parti, entro il luglio 1991, e vincolata ai seguenti principi:

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signature]

- volontarietà di entrambe le parti;
- personale impiegatizio operante negli Enti Centrali addetto a mansioni di :
 - a) personale generico di segreteria
 - b) centralinisti
 - c) imputazione dati
 - d) attività amministrative a carattere esecutivo e fungibile, da individuare in occasione dell'incontro sopra indicato con esclusione del personale inquadrato nella 6^a e 7^a categoria;
- il personale operante con rapporto di lavoro a tempo parziale non potrà essere superiore al 7% dell'organico presente nelle aree e nelle mansioni individuate;
- possibilità della prestazione a tempo parziale esclusivamente con orario giornaliero ridotto al 50%
- reversibilità della prestazione da tempo parziale a tempo pieno in relazione al rispetto delle esigenze tecniche organizzative e alla fungibilità delle persone nella mansione, ferma restando la volontarietà delle parti.

STABILIMENTO OM MILANO

Lo stabilimento cesserà la produzione (ponti e assali) entro il 31.03.1993 con il trasferimento di tutte le lavorazioni presso lo stabilimento di Torino.

In relazione ai trasferimenti delle lavorazioni, a partire dal 1^o trimestre 1992 tutti i dipendenti saranno gradualmente posti in CIGS.

Saranno effettuati incontri con cadenza trimestrale a partire da dicembre 1991, al fine di illustrare l'andamento del piano, le verifiche degli strumenti e i loro riflessi sulla CIGS.

In un apposito incontro, da effettuarsi nel mese di dicembre 1992 nel presupposto del corretto ed efficace funzionamento degli strumenti previsti dall'accordo, l'Azienda, compatibilmente con la situazione di mercato presente e accertata in quel momento nella Società, si dichiara sin da ora disponibile, qualora residuino ancora lavoratori in CIGS, a promuovere una iniziativa industriale, nell'ambito della componentistica leggera, con localizzazione nei pressi di Milano per la collocazione di un numero massimo di 150 unità, di cui 15 impiegati.

ENTI DECENTRATI

Cessazione dell'attività del Magazzino Ricambi di Catania con il ricorso alla CIGS per n. 23 unità; per le Direzioni Regionali il ricorso alla CIGS interesserà 52 unità.

VALLE UFITA

Per quanto concerne il Settore Autobus le parti convengono sulla sussistenza di fondate preoccupazioni per le riduzioni che sono state apportate, in sede di approvazione della Legge Finanziaria per il 1991, ai fondi di investimento per il trasporto pubblico di persone e concordano sulla improrogabile necessità di attivarsi nelle sedi competenti per promuovere iniziative idonee al riesame delle problematiche legate al trasporto pubblico di persone. Ciò in quanto l'attuale situazione potrebbe porre in discussione le condizioni di continuità dell'attività produttiva ed il mantenimento degli investimenti previsti per lo Stabilimento di Valle Ufita.

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten signatures and initials]

Ciò nonostante, al fine di attenuare le conseguenze negative del calo dei volumi, l'Azienda dichiara che allo Stabilimento, che manterrà l'attuale gamma 370, sarà assegnata la produzione del nuovo autotelaio interurbano (carrellone 380) e del nuovo autobus interurbano 380.

Lo stabilimento per poter avviare la produzione di tale nuovo prodotto nel corso del 1992, presumibilmente a cavallo del periodo feriale, completerà la ristrutturazione del lay-out e dell'impianto di verniciatura.

In detto periodo l'attività produttiva sarà completamente sospesa per tutti i lavoratori dello Stabilimento con ricorso alla CIGS plurisettimanale.

A partire dal 18 marzo 1991 e per la durata del piano saranno posti in CIGS n. 490 lavoratori, fatte salve le sospensioni settimanali e plurisettimanali dovute alle eventuali variazioni dei volumi.

{ Nel corso del periodo l'Azienda prevede l'utilizzazione di circa 100 lavoratori di cui sopra in trasferta presso altre unità produttive. }

Saranno effettuati incontri con cadenza semestrale, al fine di illustrare lo sviluppo dei programmi di investimento e di formazione professionale relativi allo stabilimento ed i loro riflessi sulla CIGS.

Progressivamente nel corso del piano di riorganizzazione saranno realizzati corsi di aggiornamento sul prodotto e sulle nuove lavorazioni, orientati al riassorbimento, a fine periodo, degli operai ancora in CIGS a tale data.

[Handwritten signatures and initials]

36

per il superamento dell'attuale fase di esuberi il pensionamento anticipato (prepensionamento) da valere per tutto il periodo del piano.

Tale strumento viene ritenuto dalle parti idoneo a ridurre in modo sensibile le eccedenze strutturali denunciate. Peraltro l'estensione, per i soli impiegati, di tale strumento anche alle realtà della IVECO S.p.a. non interessate al piano di riorganizzazione consentirebbe di cogliere maggiormente le possibilità di mobilità all'interno del settore.

Le parti inoltre riconoscono l'opportunità di:

- Cogliere tutte le occasioni derivanti dalla copertura dei posti disponibili presso gli uffici della pubblica amministrazione situati nelle regioni interessate, con le assunzioni da effettuarsi ai sensi dell'art. 16 Legge 56/87 e art. 1, comma 7, Legge 407/90 e successivi decreti di attuazione.
- Favorire le uscite con incentivazioni economiche articolando le forme di incentivazione in rapporto alle situazioni personali dei lavoratori.
- Utilizzare la mobilità all'interno del settore veicoli industriali, particolarmente per lo Stabilimento di Milano, ed all'interno del gruppo FIAT cogliendo le opportunità che si presenteranno nel settore e nel gruppo in relazione alle specifiche necessità delle singole Società anche attraverso processi aziendali di formazione dei lavoratori. Le parti ritengono, sulla base delle precedenti esperienze in materia, che tale strumento, avendo rappresentato per il passato una importante opportunità di collocazione del personale e avendo consentito negli ultimi anni la mobilità di migliaia di lavoratori, possa essere considerato di grande rilevanza.

- Agevolare anche in collaborazione con gli Enti pubblici preposti, la costituzione di cooperative di lavoro tra i lavoratori posti in CIGS finalizzando a tal fine l'incentivazione economica per la cessazione del rapporto di lavoro. In particolare, fermo restando i vincoli economici, l'Azienda porrà in atto nei confronti dei lavoratori costituendi in cooperative :

a) diverse misure di incentivazione in considerazione delle attività della cooperativa, del numero dei soci e dell'entità degli investimenti;

b) assistenza tecnica in fase di costituzione;

c) consulenza nel periodo di avviamento sia in campo amministrativo, sia in campo tecnico gestionale.

- Orientare ed agevolare, in collaborazione con gli Enti pubblici preposti, la formazione professionale al fine di supportare, anche con incentivazioni economiche, le iniziative individuali o in forme associative nel campo commerciale ed artigianale e fornire in tal senso assistenza tecnica e amministrativa.

- Utilizzare l'attività delle Agenzie per l'Impiego competenti, finalizzata alle indagini relative alle potenziali esigenze occupazionali che si potranno individuare sia nell'area industriale sia negli altri settori. Ciò allo scopo di supportare programmi di formazione professionale collaborando alle iniziative degli Enti Pubblici, con la struttura di formazione aziendale e con l'orientamento dei corsi, quanto sopra per favorire l'incontro fra domanda e offerta di lavoro.

Report

Pharis' G... M. Keenan

Comp. Pubblici

39

MR

MR

GE

MR

MR

73

Ai fini del riutilizzo del personale ancora in CIGS e compatibilmente con le residue situazioni di tali sospensioni le parti si danno atto che la riallocazione possa avvenire anche al di fuori del comprensorio di appartenenza, e quindi in altre società/stabilimenti del Settore o del Gruppo diversi da quelle di appartenenza.

L'ammissione all'istituto del prepensionamento, come delineato nel progetto di legge attualmente in discussione in Parlamento e nelle eventuali diverse forme che venissero definite, data la rilevanza sociale dei problemi sopra esposti, si deve considerare vincolante per la validità del presente accordo.

Le parti si attiveranno presso gli Enti Pubblici competenti per una sollecita definizione della pratica relativa al riconoscimento del piano di riorganizzazione/ristrutturazione, con conseguente concessione della CIGS, e presso i Ministeri competenti per la rapida approvazione sia dei decreti attuativi di cui all'art. 1, comma 7, della Legge 407/90 (ricollocazione dei lavoratori provenienti da imprese private nella pubblica amministrazione), sia della applicabilità della prossima legge dei prepensionamenti alla situazione illustrata nel presente accordo.

* * *

Le parti si danno atto di aver esperito la procedura di consultazione sindacale ai sensi dell'art. 5, 4^a, 5^a e 6^a comma della Legge 164 del 20.5.1975.

[Handwritten signatures and initials on the left side of the page]

[Handwritten signatures and initials on the right side of the page]