



Segreterie Nazionali

## Comunicato Sindacale

### Iveco: le previsioni per il 2025 indicano un anno di mercato ancora difficile

Si è tenuto oggi in plenaria, con delegazioni di tutti gli stabilimenti, l'incontro con Iveco dedicato alla illustrazione della situazione e delle prospettive industriali.

Innanzitutto la Direzione aziendale ha qualificato come un fatto positivo l'accordo raggiunto dalla Defence con la joint venture fra Leonardo e Rheinmetall, a cui fornirà il 15% delle attività complessive per lo sviluppo e la produzione di cingolati. Questa intesa dovrebbe ulteriormente rafforzare l'espansione dei volumi. Non è stata data invece alcuna notizia sulla ventilata ipotesi di cessione.

A Suzzara sono oramai superati i problemi legati alla necessità di rilavorazione dei furgoni; fra il 2025 e il 2026 ci sarà il lancio della nuova tecnologia resa necessaria dalla normativa sulla sicurezza dei guidatori. Purtroppo secondo la Direzione aziendale al momento non potrà proseguire il percorso che negli ultimi quattro anni ha portato a 683 stabilizzazioni ed anzi verranno meno alla scadenza circa 200 contratti di lavoro in somministrazione su 446, a causa del ritorno dell'assetto produttivo a due turni per via di una ulteriore contrazione dei volumi, con una previsione nel 2025 di 68.000 Daily. In ogni caso un confronto si avrà in sede aziendale come programmato.

Anche a Brescia si sta risolvendo il problema delle rilavorazioni. In questo caso le stabilizzazioni sono state 283 in tre anni e ci sono ancora 192 somministrati. Nel 2025 si dovrebbe avere un ulteriore ma lieve calo di Eurocargo con 10.300 veicoli previsti, solo in parte compensato dalla crescita delle altre gamme. Di conseguenza cesseranno circa 60 contratti di lavoro in somministrazione.

Conseguentemente anche FPT soffre una fase di debolezza della domanda.

A Torino motori il grosso calo di volumi del 2024 dovrebbe, secondo le previsioni, essere seguito nel 2025 da una fase di salita del motore I&M e da una fase di stabilità del NEF. La motorizzazione Euro 7 entrerà in produzione prevedibilmente nel 2028 secondo quanto richiesto dalle normative europee. Torino Driveline, dopo aver subito anche esso una contrazione dei volumi nel 2024, dovrebbe giovare nel 2025 di alcuni lanci, come quello delle batterie di bus, ma dovrebbe subire un ulteriore lieve calo di trasmissioni e assali frazionali.

A Foggia nel 2025 i volumi si contrarranno secondo le previsioni a 176.000 pezzi annui anche a causa del calo degli ordini di CNHI. Le motorizzazioni Euro 7 entreranno prevedibilmente in produzione nel 2027. Quanto infine allo stabilimento di Foggia di allestimento dei bus, i volumi resteranno su circa 900 veicoli.

Il magazzino di San Mauro torinese ha effettuato circa 50 stabilizzazioni nel corso degli ultimi due anni ed è entrato in pieno esercizio.

Negli enti centrali di Torino la situazione è stabile, al netto naturalmente dell'ingresso dei 228 colleghi della Security.

La Direzione di Iveco ci ha anche informati che il 19 dicembre saranno pagate la tredicesima e la retribuzione di dicembre per intero, senza la suddivisione in acconto e saldo come in passato.

In definitiva la situazione del 2025 sarà influenzata da una condizione generale di debolezza della domanda, di conseguenza servirà attenzionare l'evoluzione occupazionale dei lavoratori con contratto di somministrazione e il ricorso alla cassa integrazione affinché impatti il meno possibile sulle economie delle famiglie.

Tuttavia, anche grazie ai pregressi accordi sindacali, non sono previste ristrutturazioni in alcun stabilimento. Seguiremo con molta attenzione di conseguenza gli sviluppi futuri in ogni stabilimento.

In ogni caso continuiamo a chiedere a Iveco di superare lo staff leasing, forma contrattuale peggiore da ogni punto di vista.

Infine siamo rimasti intesi con Iveco che sarà utile svolgere un incontro del genere con cadenza annuale.