

Verbale di intesa del 26 luglio 2022

Il giorno 21 luglio 2022, presso il Ministero dello Sviluppo Economico, e il giorno 22 luglio, alla presenza del Ministero dello Sviluppo Economico e della Regione Puglia, si sono incontrati per la prosecuzione della riunione di confronto sul piano di diversificazione del portafoglio industriale di *Tecnologie Diesel S.p.A.* - Bosch Bari Plant:

- Le Istituzioni:

- Ministero dello Sviluppo Economico, rappresentato da Annibaletti Luca, D'Addona Stefano, Cherubini Chiara
- Regione Puglia, rappresentata da Caroli Leo, Biancolillo Elisabetta

- Le Parti:

- Tecnologie Diesel S.p.A., rappresentata da Lastaria Renato, Basile Francesco, Zecchino Roberto, Brunelli Alessandro, D'Amore Alessandro
- Organizzazioni Sindacali:
 - FIM-CISL, rappresentata da Boschini Stefano, Pascazio Donato
 - FIOM-CGIL, rappresentata da Marinelli Simone, D'Alessio Ciro, Guglielmi Massimiliano
 - UILM-UIL, rappresentata da Ficco Gianluca, Falcetta Riccardo
 - UGLM-UGL, rappresentata da Spera Antonio, Partipilo Rosa Amanda
 - CGIL, rappresentata da Spera Silvia
 - CISL, rappresentata da Vella Alessandro
 - UIL, rappresentata da D'Anna Giovanni
- RSU FIM-FIOM-UILM-UGLM, rappresentata da: Sangirardi, Montaruli, Racaniello, Santoruvo, Scelsi, Tardi (FIM); Pantaleo, De Carne (FIOM); Lopassio, Alborè, Barile, Bisceglie, Lorusso, Miglio, Ranieri, Ungaro (UILM); Daniello, Zotti (UGLM).

Ed inoltre:

- Confindustria Bari-BAT, rappresentata da Bisceglie Giuseppe

Premesse da parte della Società:

- La *Tecnologie Diesel S.p.A.* fa parte del Gruppo Bosch, Divisione *Powertrain Solutions*, e occupa alle proprie dipendenze circa 1.700 lavoratori.
- Lo stabilimento Bosch di Bari è uno dei più importanti produttori europei di pompe ad alta pressione per i sistemi diesel common rail ed è - insieme con l'adiacente *Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.* (CVIT) - uno dei più grandi insediamenti industriali del Centro-Sud Italia.

MERCATO AUTOMOTIVE: CONTESTO DI RIFERIMENTO

- Il mercato *automotive* sta attraversando una fase di **profonda e strutturale trasformazione** dovuta alla **rapida evoluzione dei trend tecnologici** e al crescente rilievo delle motorizzazioni ibride ed elettriche, con una notevole riduzione delle quote di mercato dei motori endotermici e, in particolare, diesel, la cui quota di mercato in Europa è arrivata a toccare il 17,7% nell'anno 2021 (*fonte: Acea, immatricolazioni EU+EFTA+UK, 02.2022*).
- I primi segnali – importanti anche se non ancora definiti – sono apparsi evidenti a partire dal 2016/17, sotto forma di contrazione delle vendite e scelte industriali di vari costruttori. Il 2020, poi, ha visto esplodere alcune situazioni che si sono riproposte – e per certi versi, acuite – nel 2021 allorquando si sono sommati altri drammatici fenomeni quali le sfide della pandemia e la crisi dei microchip.
- A tutto quanto sopra si vanno ad aggiungere ulteriori e significativi fenomeni che stanno generando un notevole impatto anche per il mercato automotive, tra cui:
 - Aumento dei prezzi delle materie prime;
 - Difficoltà nel reperimento di componentistica;
 - Cambi nelle abitudini dei consumatori;
 - Significativo aumento del costo dell'energia e dei conseguenti costi logistico-produttivi.
- Il trend – oramai definito – diverrà sempre più accentuato a seguito della recentissima decisione del *Consiglio Ambiente Unione Europa* di **vietare la vendita delle autovetture e dei veicoli commerciali a motore endotermico entro il 2035**, per la riduzione (con tendenza all'eliminazione) delle emissioni medie di CO₂ delle auto nuove. Obiettivo ambizioso sul piano della transizione ecologica, ma particolarmente sfidante sul piano economico e sociale per le conseguenze, in particolare, su tutto il comparto dell'industria automotive, indotta ad accelerare i tempi della *"transizione ecologica"*.
- Il rischio - denunciato anche dagli stessi costruttori - è relativo al piano occupazionale e non solo quello di diretto impatto sulle case automobilistiche, ma anche quelle di un indotto che verrebbe in buona parte dismesso: invero, le previsioni di vendita al 2035 sono di 0 autovetture diesel, benzina e ibride in Europa e di circa il 20% a livello globale.
- In uno scenario come quello descritto, la Direzione Bosch Bari ha dichiarato che il sito dovrà tendere ad un ridimensionamento (come già emerso dalle comunicazioni aziendali di esubero di 700 unità - in proiezione al 2027 - effettuate in sede regionale e ministeriale il 27.01.2022 e 22.03.2022).
- Per il periodo 2023-2027 le successive misure avranno la finalità di contribuire a fronteggiare lo scarico di lavoro ed evitare nel predetto periodo il ricorso a licenziamenti collettivi.

BOSCH BARI PLANT

DIVERSIFICAZIONE INDUSTRIALE 2010-2022

Portafoglio industriale

- In virtù del contesto di mercato sopra riportato, già a partire dal 2010 la Società ha avviato un processo di ampliamento e diversificazione del portafoglio industriale che ha visto la realizzazione di investimenti per un totale di circa 94 milioni di Euro ed un ampliamento che ha arricchito il portafoglio prodotti sino ad arrivare agli **attuali 9 prodotti** - con una quota di **prodotti "non diesel" pari al 20%** (rispetto allo 0% del 2017) - di seguito riportati: CP1H, Gear Pump, CP4, IAFM, OVP-VD, Manifold (Nnt), Manifold (BljP), DNOX / DPM2, eBike (Crank shaft, Drive shaft, Thoothed washer).

SCENARIO 2023-2027

- A fronte del contesto su descritto, le Parti hanno aperto un tavolo di confronto finalizzato a condividere e realizzare un percorso comune per la gestione del quinquennio 2023-2027.
- Negli incontri del 27.01.2022 e 22.03.2022 la Società ha confermato la **volontà di proseguire la strada della diversificazione industriale, percorrendo il "corridoio tecnologico"** in seguito esplicitato – anche attraverso il ricorso a strumenti di finanza agevolata – in modo da assicurare la permanenza del Plant di Bari per tutta la durata dell'accordo, con l'obiettivo della salvaguardia del sito nel lungo periodo attraverso il raggiungimento degli obiettivi di competitività e flessibilità.
- Le OO.SS. hanno sottolineato la necessità di continuare il processo di diversificazione del portafoglio industriale, percorrendo un corridoio tecnologico di innovazione, anche attraverso una diretta collaborazione con il *Centro Ricerca e Sviluppo*, e hanno confermato la disponibilità al confronto negoziale sul Piano industriale e sull'uso adeguato degli ammortizzatori sociali funzionali al suddetto processo.
- CVIT e il Plant - nel solco di una collaborazione che affonda le sue radici su una tradizione lunga ormai alcuni decenni - sono sempre più interconnesse nella realizzazione di una visione strategica di sito che accompagni lo stesso in una trasformazione e ammodernamento orientati al mercato.
- In linea con quanto sopra, le Parti hanno condiviso la necessità di approfondire - con il *Ministero dello Sviluppo Economico* e con la Regione Puglia - le fonti di finanza agevolata disponibili per la realizzazione di nuovi investimenti industriali e - con il *Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali* - il possibile ed effettivo utilizzo degli ammortizzatori sociali nel corso del quinquennio 2023-2027, alla luce del D.Lgs. 148/2015 così come aggiornato, da ultimo, dalla Legge di Bilancio 2022.
- Dagli approfondimenti di cui sopra è emersa:
 - La **disponibilità di strumenti di sostegno agli investimenti** finalizzati all'accompagnamento ai processi di riconversione delle imprese nel quadro della transizione ecologica e digitale;

- o La conferma dell'attuale quadro normativo il quale prevede la possibilità di utilizzare, nel quinquennio 2023-2027, fino a 36 mesi di contratto di solidarietà (eventualmente elevabili a 48 mesi in caso di accesso – previa disponibilità finanziaria pubblica – alla disciplina ex art. 22bis D.Lgs. 148/2015).

Sulla base di quanto sopra delineato e condiviso, che forma parte integrante e sostanziale del presente verbale, le **Parti sottoscrivono quanto segue.**

PROSPETTIVE INDUSTRIALI 2023-2027

La Società – nell'ambito dei piani strategici di lungo periodo – si impegna a non dismettere il sito di Bari sino a tutto il 2027 ed a continuare a sviluppare iniziative di diversificazione industriale, anche attraverso la valutazione di specifici strumenti di finanza agevolata.

Al riguardo, è obiettivo della Società perseguire il *"corridoio tecnologico"* orientato alla *meccanica fine, all'ulteriore sviluppo di applicazioni Diesel rispondenti alle normative sulle emissioni e agli input della Comunità Europea, nonché a nuovi prodotti/componenti nel settore della mobilità elettrica (ad es., eBike) e anche al di fuori dell'automotive*, inoltre valutando azioni di insourcing di componenti/prodotti di provenienza esterna o interna al Gruppo. Quanto sopra ferma restando la valutazione di sostenibilità, congruenza e compatibilità con le competenze ed il know-how esistenti nel Plant.

Le Parti, con il presente accordo, avviano un percorso finalizzato alla salvaguardia del sito e alla difesa dell'occupazione nel lungo periodo.

A. AMPLIAMENTO DEL PORTAFOGLIO INDUSTRIALE

eBike: BDU38

La BDU38 rappresenta l'evoluzione della eBike di 4^a generazione, destinata al mercato mountain bike di alta gamma.

A partire dalla seconda metà del 2024 saranno prodotti nel Plant di Bari i componenti *Crank Shaft, Drive Shaft e Toothed Washer* per le biciclette a pedalata assistita di ultima generazione.

A tal fine, è previsto un **investimento industriale di circa 8,4 milioni di Euro** (macchinari e attrezzature) e - in aggiunta alla capacità già installata di Gen4 – saranno installati nuovi macchinari industriali, nello specifico:

- 2 macchine per tornitura (multi mandrino)
- 1 dentatrice
- 1 macchina per rettifica

A pieno regime i volumi produttivi annui dovrebbero attestarsi complessivamente su n. 1,5 milioni di unità.

eBike: Gen3 e Gen4

Continueranno ad essere prodotti nel Plant di Bari i componenti per la eBike di 3^a generazione, fino al 2025, e di 4^a generazione, fino al completo switch con la produzione BDU38 previsto nella seconda metà del 2024. Un ulteriore **investimento industriale di circa 1 milione di Euro** supporterà l'incremento di capacità produttiva installata della Gen4.

In relazione all'andamento dei volumi e dei mercati, la produzione annua dovrebbe attestarsi su n. 600 mila unità per la 3^a generazione e n. 1,5 milioni di unità per la 4^a generazione.

Gear Pump: Cover

Nell'ambito delle attività di insourcing portate avanti dal Gruppo Bosch, a partire dalla seconda metà del 2023 saranno prodotte nel Plant di Bari le Cover installate su varie tipologie di Gear Pump (nello specifico, n. 16 part number).

A tal fine, è previsto un **investimento industriale di circa 2,2 milioni di Euro** (startup e macchinari) e l'attivazione di n. 1 linea produttiva, in dettaglio composta da:

- 1 macchina di rettifica orbitale
- 2 macchine di lavorazione meccanica (di cui n. 1 interna)
- 1 lavatrice componenti
- 1 lavatrice a ultrasuoni
- 2 banchetti per misurazione, controllo e packaging

A pieno regime i volumi produttivi annui dovrebbero attestarsi su n. 1 milione di unità.

Resta confermato che il sito di Bari conserverà il ruolo di *Lead Plant* del prodotto *Gear Pump*.

I nuovi prodotti – in linea con la strategia aziendale di diversificare le produzioni ed i mercati di riferimento – hanno già portato alla creazione di circa 300 posti di lavoro (diretti, indiretti e di supporto) e ulteriori 150 posti circa sono previsti a regime – in relazione all'andamento dei volumi e dei mercati – con l'avvio delle nuove linee/produzioni sopra specificati.

B. PREVISIONE PIANO INVESTIMENTI

Nel periodo 2023-2027 sono previsti – ad oggi – investimenti industriali per circa **31 milioni di Euro**.

La Regione Puglia ha inoltre comunicato che il Centro Ricerca e Sviluppo Bosch presente a Bari (Società *Centro Studi Componenti per Veicoli S.p.A.*) ha confermato con lettera del mese di giugno 2022 – in relazione al progetto CdP, per un valore complessivo di **15,6 milioni di Euro** di investimenti, approvato dalla Giunta Regionale Puglia "Diversificazione come fattore chiave per la sostenibilità ambientale" – l'impegno a valutare - in via

prioritaria - la possibilità di trasferire presso i siti Bosch della Regione Puglia le eventuali attività di industrializzazione/produzione di serie riguardanti gli esiti delle attività di sviluppo sperimentale e ricerca industriale relativi al progetto finanziato citato.

Gli investimenti ad oggi pianificati e deliberati si aggiungono a quelli già realizzati nel quinquennio 2017-2022, per un totale pari a circa 124 milioni di Euro nel decennio 2017-2027, di cui oltre 20 milioni di Euro stanziati negli anni 2022-2023 per l'installazione delle nuove linee e l'avvio della produzione eBike Gen3 e Gen4.

C. FORMAZIONE

1. La Società conferma la volontà di continuare a realizzare tutte quelle iniziative di formazione continua finalizzate al *reskilling* e *upskilling* dei lavoratori.
2. Le Parti condividono la necessità di sviluppare le competenze e abilità che si pongono in linea con il mutato contesto e necessarie ad affrontare le sfide presenti e future che la Società si troverà ad affrontare.
3. Le Parti, inoltre, convengono sulla opportunità di utilizzare le varie forme di sostegno economico all'uopo previste dai fondi regionali e nazionali. In questo ambito, la misura regionale denominata *Piani formativi aziendali* rappresenta uno strumento di possibile riferimento per la futura riqualificazione del personale, in considerazione della costante diversificazione produttiva.
4. Relativamente alle iniziative *Fondo Nuove Competenze* già programmate, le Parti condividono che il prossimo programma formativo partirà ad ottobre 2022 previo confronto con la RSU e verterà su:
 - Ergonomia
 - Evoluzione dei sistemi elettronici nell'automotive
 - Tecnologia al servizio dei componenti eBike
 - Sistemi di visione
 - PLC e automazione industriale
 - Elettrotecnica
 - Sistemi laser
 - Tecnologia meccanica e lavorazioni per asportazione materiali
 - Teaching robot
 - Presse elettromeccaniche
 - Sistemi di avvitamento
 - Ulteriori eventuali argomenti che emergeranno dal confronto con la RSU

D. MISURE PER L'OCCUPAZIONE

1. Ferma restando la sovracapacità previsionale al 2027, le Parti concordano che per tutta la durata del *Piano Industriale 01.01.2023 – 31.12.2027* saranno utilizzati gli strumenti di ammortizzazione sociale previsti dalla normativa vigente nonché attivati unicamente strumenti volontari e incentivati finalizzati alla gestione della suddetta

sovracapacità produttiva - nello specifico esodo volontario ed incentivato, contratto a tempo parziale volontario e incentivato, outplacement (interno ed esterno al Gruppo) - i cui dettagli attuativi saranno definiti in intese separate che le Parti discuteranno in sede locale a partire dal mese di settembre.

2. In ogni caso le Parti si riservano la possibilità di ricorrere allo strumento della riduzione di personale sulla base dell'unico criterio della non opposizione.
3. Nella eventualità in cui – stanti le evoluzioni normative – dovessero esserci periodi non coperti da ammortizzatori sociali, le Parti si impegnano ad incontrarsi presso il tavolo di monitoraggio ministeriale per la ricerca di possibili soluzioni.

Strumenti di ammortizzazione sociale nel periodo 29.08.2022 – 31.12.2027

1. Con l'obiettivo di diminuire, per quanto possibile, le conseguenze sociali di un minore impiego della forza lavoro correlato alla riduzione dei volumi produttivi, le Parti condividono che potranno far fronte alla insaturazione dell'intera forza lavoro mediante l'utilizzo di strumenti di ammortizzazione sociale ordinari e/o straordinari. A tal fine, le Parti si impegnano a sostenere – nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità – l'utilizzo degli strumenti previsti dalla normativa vigente, anche in proroga/deroga, con l'obiettivo – comune – di avere la completa disponibilità di strumenti di ammortizzazione sociale per tutta la durata del percorso definito nel presente accordo (2023-2027).
2. Le Parti condividono che lo strumento più idoneo alla gestione dell'esubero di personale è, in via prioritaria, il *Contratto di Solidarietà*.

E. MISURE DI FLESSIBILITÀ E GESTIONALI

Modello turni a scorrimento nel periodo 22.08.2022 – 31.12.2027

1. Le Parti condividono la strategicità dello strumento dello scorrimento rispetto al definito percorso industriale.
2. Le Parti confermano la validità del modello turni a scorrimento così come disciplinato, *ab origine*, dall'accordo del 18.07.2007.
3. Le Parti, inoltre, condividono che l'accordo dell'11.05.2022 viene prorogato sino al 31.08.2023, con un momento di confronto sulle modalità applicative da effettuarsi nel mese di dicembre 2022, e sarà ulteriormente rinnovabile di anno in anno - per l'intera durata del presente piano - previo accordo con la RSU da effettuarsi nel mese di luglio di ogni anno, a partire da luglio 2023.

Ferie/P.A.R. e Deposito ore

Gli ulteriori elementi riguardanti la regolamentazione di Ferie/P.A.R. e del Deposito ore (il cui accordo scadrà il 31.12.2022) verranno trattati in sede aziendale, presso il sito di Bari, entro il mese di dicembre 2022.

Sistema di monitoraggio

- Il MISE convocherà con cadenza semestrale il tavolo di monitoraggio, al fine di verificare lo stato di avanzamento degli impegni assunti dalle Parti con il presente accordo, gli effetti sulla sovracapacità produttiva e, con la partecipazione del MLPS, la gestione degli ammortizzatori sociali.
- La Regione Puglia, d'intesa con il MISE, convocherà con cadenza trimestrale (con riferimento al punto sopra, due dei quattro incontri di ciascun anno coincideranno con il tavolo convocato dal MISE) il tavolo regionale di crisi per la verifica dell'andamento degli investimenti industriali, con particolare riferimento all'implementazione dei progetti di diversificazione e/o riconversione produttiva ed alle conseguenti nuove esigenze formative e di riqualificazione.

L.C.S.

Roma, 26 luglio 2022

MISE

Regione Puglia

Tecnologie Diesel S.p.A.

FIM-CISL

FIOM-CGIL

UILM-UIL

UGLM-UGL

CGIL

CISL

UIL

Confindustria Bari-BAT

ALLEGATO (9-10-11 di 11 = CONTRATTO DI
SOLIDARIETÀ DEFENSIVA)