

PRODUCE MATERIALE D'ATTRITO PER AUTOTRAZIONE

nomia

Galfer, colosso

“con discrezione”

L'AZIENDA DI S. MARTINO DI BARGE, IN CONTINUA EVOLUZIONE, POTREBBE, SUO MALGRADO, CERCARE ALTROVE GLI SPAZI CHE LE MANCANO

Mai eravamo riusciti ad ottenere notizie di prima mano sulla Galfer-Itt, ma il muro di discrezione che per decenni l'ha avvolta come una calda coperta, s'è improvvisamente alzato ed una nuova politica d'immagine sembra profilarsi all'orizzonte di questo colosso.

LE ORIGINI

Fondata a Torino, nel secondo dopoguerra, sotto il nome di Galfer Spa, si occupò inizialmente della produzione di guarnizioni d'attrito e frizioni per la Fiat, ma, in breve, si diversificò entrando anche nel mercato del ricambio. Essendo bargesi due dei fondatori, la decisione, assunta nel 1963, di costruire uno stabilimento a Barge fu mossa da motivi sentimentali e dal fatto che la zona, classificata "depressa", dava accesso a finanziamenti statali. Lo stabilimento, già operativo nel 1964, si specializzò nella produzione di piastrine per freni a disco. Ma il Comune non seppe né volle prevederne gli sviluppi e l'azienda si ritrovò assediata da residenze private con la nuova scuola frazionale addirittura

eretta nelle sue vicinanze. Malgrado ciò, nel 1974 fu addirittura raddoppiata, anche se la svolta risale al 1° aprile 1976, quando il pacchetto di maggioranza della Galfer passò alla Itt Automotive Europe G.M.B.H. di Francoforte, appartenente alla multinazionale americana Itt Industries che la controlla attraverso la sua capofila per le attività automobilistiche, la Itt Automotive Inc. di Detroit. Oggi, il gruppo Itt Industries, che ha sede a White Plains, cittadina vicina a New York, fattura circa 10.000 miliardi di vecchie lire e, suddivisa in quattro grandi linee (Fluid technology, Defense electronics & services, Electronic components, Motion & flow control), occupa 42.000 dipendenti in ogni parte del mondo. L'azienda bargese, inquadrata nell'ultima divisione, produce sistemi di trasporto dei fluidi, tubazioni, ammortizzatori per auto, materiali di attrito per freni a disco, valvole per aerei, pompe per bevande e per veicoli marini da diporto. I

economia



dipendenti MoFlow sono sparsi in stabilimenti di 11 Paesi, fra Europa, Nord America e Sud Africa.

L'EVOLUZIONE

Il 1976 segnò l'avvio di un periodo molto positivo per la Itt Automotive Italy S.p.a (così fu chiamata dopo l'incorporazione). Decisero di chiudere Torino, puntando unicamente sullo stabilimento barge, dotandolo di tutte le misure di protezione ambientale richieste dalle norme americane OSHA. Ampliamenti e investimenti portarono l'Itt Automotive Italy, fornitore della Fiat, dai 3 miliardi circa di fatturato del 1976 ai 12 del 1980. Rovescio della medaglia (a cavallo tra gli Anni '70 e '80) attriti con l'opinione pubblica che contestò all'azienda l'utilizzo di amianto e inquinamento da fumi.

A partire dal 1985, iniziò la penetrazione in Germania e Francia. Vennero concentrate nello stabilimento barge tutte le attività di sviluppo e ricerca con lo scopo di superare l'utilizzo dell'amianto. Parallelamente si allacciarono contatti tecnico-commerciali con Volkswagen e Peugeot (mentre apriva un ufficio commerciale in Germania) e nel 1988 le due case omologarono i materiali d'attrito prodotti dalla Itt Automotive, determinando un ulteriore incremento delle vendite.

Il successo ebbe come conseguenza la nascita di un ampio edificio (oltre 2.000 metri quadri), da adibire alla ricerca: occupa 80 persone, che hanno a disposizione il 5% del fatturato.

Un nuovo stabilimento venne inoltre realizzato a Termoli (Campobasso) costituendo un'altra società, la Itt Automotive Italy Srl, il cui capitale è interamente controllato dalla Itt Automotive. Operativo dal 1991, ha incrementato la capacità produttiva di circa 14 punti percentuali.

Gli sforzi in ricerca e sviluppo si concretizzarono nella fornitura di materiale di primo equipaggiamento anche a Ford e BMW e nell'acquisizione di rilevanti quote sul mercato dei ricambi grazie ad una politica commerciale molto

aggressiva, avviata dalla Itt Automotive Europe G.M.B.H. After Market con produzione incrementata a Termoli ed a Barge.

L'obiettivo di entrare anche nei mercati del materiale d'attrito per ferrovie ed automezzi da trasporto pesante portò alla costruzione di un nuovo capannone di sperimentazione per applicazioni su rotaia. Il 7 gennaio del 1997, poi, la Itt Automotive Italy acquisisce la Società Stampaggi e lamiere Srl, con sede a Vauda Canavese. Già in precedenza fornitrice della Itt Automotive Italy, produce per il 90% supporti metallici. La direzione italiana decide quindi di creare la Itt Industries Galfer Srl con sede a Barge, ponendola a capo dei tre stabilimenti. Oggi a Barge ed a Termoli si producono pastiglie e ganasce per freni e a Vauda Canavese i supporti metallici per le pastiglie medesime.

matì, vantano una produzione giornaliera di 250.000 pastiglie per freni. Ciò significa che, ogni giorno, nel mondo, 60.000 vetture montano prodotti Galfer. L'azienda detiene una quota pari al 22% circa del mercato complessivo ed è al secondo posto in Europa tra i produttori di pastiglie freno (rifornisce tutte le case automobilistiche europee). Circa il 35% del venduto va sul mercato del primo equipaggiamento, il restante si divide fra ricambio originale e non. Il fatturato 2003 toccherà i 180 milioni di euro».

Vi godrete i frutti o crescerete ancora? «Occorre innovare utilizzando materiali in grado di innalzare le prestazioni, abbattendo l'inquinamento ambientale oltre a ridurre i cicli di produzione. Il Piano di investimenti complessivo (circa 13 milioni di euro all'anno esclusa ricerca e sviluppo) per le aziende del Gruppo, nel triennio



Un reparto della Galfer

LA GALFER OGGI

Cos'è oggi, la Galfer? Risponde il presidente, ing. Michele Gianasso, già direttore generale, che dal 7 luglio 2003 s'è insediato sulla poltrona che fu di Riccardo Trossi, ora presidente della divisione Motion & flow control della Itt.

«Una grande realtà industriale. Se gli addetti erano appena 180 nel 1976, oggi sono 876, oltre 500 dei quali occupati a Barge. Gli stabilimenti di Termoli e di Barge, som-

2001-2003, ha previsto un aumento annuo dei volumi produttivi da 58 a 72,5 milioni di pezzi. Dal 2000 abbiamo attivato isole di lavoro altamente automatizzate. Significativa, poi, l'informatizzazione di numerosi servizi, con la messa in rete degli stabilimenti, la qualità certificata ISO TS 16949 nel 2003 e la sicurezza (-25% di infortuni negli ultimi quattro anni). Inoltre otterremo presto la certificazione ambientale ISO 14001 nei tre stabilimenti».

COSA C'È DIETRO L'ANGOLO?

Sul futuro, però, le carte sarebbero ancora da giocare: se da un lato i vertici aziendali non smentiscono l'ipotesi che a S. Martino non potranno restarci a lungo, salvo penalizzare i progetti di sviluppo, dall'altro lasciano intendere che faranno di tutto per non lasciare Barge. Ma quando chiediamo se il trasloco riguarderà tutta l'azienda o solo parte di essa, chiariscono che il trasferimento sarà totale, su un'area, però, ben inferiore ai 100.000 metri quadri che avrebbero desiderato.

A Gianasso preme sottolineare l'impegno ambientale: «Siamo ormai alla sperimentazione di sistemi di abbattimento delle polveri e degli odori con efficacia superiore al 70%: lo studio, eseguito dal Laboratorio di olfattometria del Politecnico di Milano, riguarda l'analisi delle emissioni odorigene oltre che la misura delle emissioni sonore. Stiamo poi cercando di risolvere il problema dei rifiuti riducendone la produzione (il riciclaggio conviene) ed introducendo sicuri sistemi di raccolta in caso di sversamento. Inoltre, tentiamo di razionalizzare il consumo di risorse naturali e di energia, oltre ad eliminare o ridurre al minimo il rischio di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee e superficiali. È una lotta lunga, che impone investimenti, anche in sensibilizzazione e formazione (10mila ore nei primi dieci mesi del 2003) del personale».

□

ITT INDUSTRIES GALFER S.r.l.

Sede:

via S. Martino, 87
12032 Barge (Cn)
Tel. 0175 347.111
Stabilimenti a Barge,
Vaude Canavese, Termoli

Presidente:

ing. Michele Gianasso

Dipendenti:

876 (193 nel 1977)

Fatturato 2003:

180 milioni di euro

PER INIZIATIVA DI ALCUNI PRIVATI

Sulla collina di Pinerolo ritornano vigneti e ulivi

UN CLIMA STUPENDO, UN TERRITORIO DA RECUPERARE

Pinerolo, Nizza del Piemonte. Questo bel soprannome Pinerolo lo deve al suo clima: caldo, sano, piacevole anche (e soprattutto) d'inverno. Quando la nebbia ricopre la pianura e il gelo brina ogni cosa, sulla collina di Pinerolo, al sole, il tepore è quello primaverile. Ecco l'altro elemento che ha sempre fatto di Pinerolo un luogo piacevole per viverci: la collina. Un tempo i suoi terrazzamenti più esposti godevano di un microclima unico. Lì prosperavano la vite e anche l'ulivo. Di tutto questo c'è ancora traccia nei grandi giardini e nelle tenute a che ancora esistono in tutta la zona.

Negli ultimi decenni la collina di Pinerolo ha vissuto le contraddizioni che questi luoghi subiscono un po' ovunque. Da una parte i pericoli di una cementificazione selvaggia, dall'altra il non meno triste destino dell'abbandono:

boschi che invecchiano, rovi che assaltano gli antichi terrazzamenti, cultura e tradizioni che si perdono.

La collina di Pinerolo ha patito sia l'una che l'altra offesa, ma non così tanto da comprometterla, tant'è che resta bella e piacevole. L'amministrazione Barbero ha varato di recente un piano particolareggiato che è un primo tentativo di difenderne la bellezza e il paesaggio senza penalizzare le attività dell'uomo indispensabili per evitare il pericolo dell'abbandono. Le opinioni anche questa volta sono contrastanti: per alcuni le norme sono ancora troppo restrittive, per altri la tutela ambientale e la difesa dalla speculazione dovrebbe essere più radicali. Come sempre in urbanistica è difficile trovare opinioni concordi, ma qualcosa è comunque stato fatto.

Intanto cresce la sensibilità della gente verso il recupero sia degli immobili, sia delle colture autotone. A qualcuno potrà sembrare solamente un hobby da ricchi, visti i costi di acquisto e di ristrutturazione. Ed in parte è vero:



Dietro una quinta di tralci, San Maurizio e il Monviso