

## La Faiveley transport Italia



Nello stabilimento di Piossasco si producono, tra le altre cose, freni, porte e sistemi di condizionamento

# DOVE NASCONO I TRENI

A Piossasco si producono gli impianti di bordo. Lo stabilimento conta oltre 300 dipendenti (il gruppo ne ha 5mila). Una storia antica

**Dallo stabilimento di Piossasco, dopo un'accurata fase di ricerca**, di progettazione e di messa a punto, escono, ad eccezione degli arredi e dei sistemi di trazione, tutti gli impianti di bordo di un treno: i freni, le porte ed altri componenti automatici, il sistema di condizionamento, i pantografi, gli accoppiatori automatici e le strumentazioni elettriche ed elettroniche. È la Faiveley transport, azienda del gruppo Faiveley, che a Piossasco conta oltre 300 dipendenti: «Il Gruppo Faiveley dà lavoro ad oltre 5mila dipendenti e ha sedi in 28 Paesi del mondo - afferma l'ingegner Dario Barberis, presidente dell'azienda italiana -. Lo stabilimento principale per l'Italia è proprio a Piossasco, mentre a Verona sono attivi alcuni uffici operativi con una dozzina di dipendenti, in gran parte specialisti».

Le radici dell'azienda risalgono ad oltre un secolo fa: «George Westinghouse, inventore del principio del freno, fondò in America la Westinghouse Airbrake, che poi divenne Wabco - racconta Barberis -: la

prima sede in Europa fu quella di Parigi, fondata nel 1890. Dopo l'apertura di quella di Londra, nel 1906 fu la volta di Torino, in via Boggio, presso una villa alla fine di corso Vittorio Emanuele». Esiste una serie di disegni tecnici, ancora ben conservati e datati 1920, in cui la firma - in qualità di direttore tecnico - era dell'ingegner Shaw: «L'azienda italiana è cresciuta gradualmente, seguendo quanto stava facendo la Westinghouse in America e nel resto d'Europa - continua Barberis -: dal settore del freno si è ampliata, raggiungendo i sistemi pneumatici industriali, gli automatismi industriali e gli automatismi elettropneumatici. Per un certo periodo l'azienda ha prodotto anche macchine utensili saldatrici e, nello stabilimento di Vado Ligure, ora Bombardier, anche locomotive a vapore di piccola e media taglia».

Negli Anni '70 la crescita proseguì, con la fondazione di un'altra azienda tra Cascine Vica e Rivoli, la Seco West, impegnata nella progettazione e nella

produzione di semi-conduttori. Qualche anno dopo l'espansione raggiunge il settore del freno auto con la Wabco, e del segnalamento, con un'azienda, leader mondiale, che oggi è stata acquisita dal gruppo Ansaldo: «La divisione del freno si è poi separata ulteriormente nella Wabtec, americana e quotata in borsa, e nella Wabco Westinghouse, che poco dopo divenne Sab Wabco - spiega Barberis -. Nell'autunno del 2004, infine, la Faiveley, fondata nel 1928, ha acquistato la Sab Wabco europea».

## RICERCA E SVILUPPO

L'ingegner Dario Barberis è presidente della Faiveley transport Italia da febbraio 2009: «Ho iniziato nel 1977 in Wabco Westinghouse per proseguire in Sab Sistemi e poi in Sab Wabco. Oggi ricopro anche l'incarico di direttore centrale della Ricerca e dello Sviluppo di tutto il Gruppo».

In trent'anni, tanti cambiamenti vissuti: «Sono entrato alla Wabco Westinghouse quando i dipendenti erano 1.500 e ci si occupava di tutti i settori: freni ferroviari, impianti di bordo ferroviari, freno auto, segnalamento e automazione industriale - premette -. Oggi alla Faiveley Italia siamo in 330 e seguiamo esclusivamente una delle tante "braccia" del gruppo», gli impianti di bordo per veicoli ferroviari.

Il momento più difficile per l'azienda di Piossasco è stato agli inizi degli Anni '90: «Siamo scesi a meno di 200 dipendenti perché le Ferrovie italiane avevano congelato per tre anni gli ordini di nuovi treni - conferma -. Siamo sopravvissuti grazie ai ricambi e alle revisioni e, soprattutto, agli investimenti fatti fino a quel momento nella ricerca e nello sviluppo». I numeri lo confermano: «Nel 1990 il fatturato era traducibile in 35 milioni di euro odierni - afferma -: oggi siamo a 110 milioni. Da 200 dipendenti siamo passati a 330, e, limitandoci all'Ufficio tecnico, dai 15 nel periodo di crisi, oggi siamo arrivati a oltre 100».

La sede di Piossasco funge inoltre da *centre of competence* del gruppo per ben tre settori: «I compressori e il trattamento dell'aria, l'elettronica per il comando freno e il controllo del freno - continua il presidente -. Vanta competenze esclusive a livello mondiale, grazie agli oltre cento tecnici e alle dozzine di consulenti esterni». I tecnici di Piossasco sono per la maggior parte italiani anche se, per periodi più o meno lunghi, si affiancano a colleghi da tutto il mondo per attività di *training* o di collaborazione.

E la concorrenza? «Abbiamo due grandi concorrenti a livello mondiale e un paio più piccoli in

Giappone. In Europa c'è un competitor potente e uno che sta entrando nel mercato - spiega Barberis -. Il fatto è che, nel nostro settore, non è semplice entrare, perché i nostri primi interlocutori sono quasi sempre le Amministrazioni ferroviarie e metropolitane, che gestiscono le reti e i mezzi ferroviari». Come ci si muove? «Un esempio: lo scorso anno siamo riusciti a crearci una posizione forte sul mercato cinese attraverso cinque joint venture con società locali già fortemente introdotte - risponde -. Senza queste sinergie focalizzate è impensabile riuscire a conquistarsi nuovi spazi».

## IL FUTURO

La vita media di un treno è di almeno trent'anni. Il costo per mantenerlo, tra manutenzioni e revisioni, è il triplo del prezzo di acquisto: «Per questo siamo sempre più interessati a supportare i clienti nella gestione, cercando di ridurre il costo del ciclo di vita del mezzo - afferma Barberis -. Vogliamo mettere a punto prodotti sempre più affidabili e di lunga durata nel servizio, che facciano sì che tra una revisione e l'altra i tempi siano sempre più lunghi e le possibilità di guasti sempre più remote. Vogliamo ridurre i costi salvaguardando e implementando la

qualità, sia per innalzare i margini degli azionisti che per migliorare le condizioni di lavoro dei dipendenti: il tutto aumentando la soddisfazione dei clienti».

È questo uno dei tanti obiettivi per il futuro della Faiveley Transport: «Vogliamo essere sempre più partner e non solo fornitori per i nostri clienti: lavoriamo accanto a loro già in fase di progettazione, per individuare le soluzioni migliori ai costi migliori - conclude Barberis -. Puntiamo a consolidare i mercati in cui siamo presenti da tempo, lavorando e investendo parallelamente per conquistarne di nuovi».



## Faiveley Transport Italia Spa

**SEDE:** via Volvera 51 - Piossasco (To)

**TELEFONO:** 011 90.441

**FAX:** 011 906.4694

**SITO INTERNET:** [www.faiveleytransport.com](http://www.faiveleytransport.com)

**E-MAIL:** [su.it@faiveleytransport.com](mailto:su.it@faiveleytransport.com)

**FONDATORE:** George Westinghouse

**PRESIDENTE:** ing. Dario Barberis

**AMMINISTRATORE DELEGATO:** ing. Giovanni Boe

**FATTURATO 2008/2009:** 100-110 milioni di euro

**DIPENDENTI:** 330