

# Batterie industriali «pulite» la sfida asiatica della Faam

**V**ite e aziende globalizzate. La Faam Spa (batterie industriali) di Federico Vitali è un esempio da manuale.

Dinamico cinquantaduenne imprenditore di Monterubbiano, in provincia di Fermo, appena eletto (tra un aereo e l'altro) presidente di Confindustria Marche, Vitali ha appena «chiuso» un'operazione importante da 7 milioni di euro, per un investimento a Xuscè vicino Yixing, nello Jangsu, una "cittadina" da un milione e 300mila abitanti.

Qui sta nascendo una nuova realtà creata dalla sua azienda d'origine, che si chiamerà Yixinglbf, con un capitale sociale di cinque milioni di dollari: produrrà batterie industriali a trazione per carrelli e veicoli elettrici solo per il mercato cinese. La Faam ha ottenuto il via libera del Governo locale dopo due estenuanti anni di trattative, stracciando la concorrenza. «Ed è la prima volta per un'azienda non cinese», commenta Federico Palazzari, l'azionista che ha fatto da sherpa nei negoziati con le autorità cinesi.

«Così, mentre molte aziende italiane comprano in Cina per rivendere nel mercato italiano, la Faam spa capovolge il sistema e crea una nuova società in Cina per conquistare una fetta dell'emergente mercato delle batterie industriali cinesi — commenta Vitali per telefono, in partenza per l'Oriente. Uno degli obiettivi principali è quello di produrre nel primo anno circa 20mila elementi nelle singole trazioni 2 Volt affiancata da importanti partner europei come Jungheinrich, Linde e perché no, cinesi. In più adesso abbiamo ottenuto l'unica licenza rilasciata in loco per la produzione di batterie industriali».

Il sito corona una strategia che parte da lontano. Cuore

## *Nella provincia dello Jangsu un impianto da 7 milioni per l'azienda di Federico Vitali*

in periferia, braccia che afferiranno il mondo. «Sarà la volta buona che lì si metteranno a produrre batterie seguendo le regole della sostenibilità ambientale, perché la Cina — spiega Vitali — è piena di aziende, specie statali, che producono batterie industriali. Lo Stato vorrebbe che noi le acquisissimo. Ma in realtà questa cosa è difficile da realizzare per renderle più produttive e soprattutto più pulite. Con noi, invece, hanno il massimo della tecnologia e

qualità con il miglior rapporto qualità prezzo per i prossimi 450 anni. Che, in pratica, è diventato il nostro motto».

Vitali va in Cina (e non solo) più volte all'anno, da molti anni, e il risultato è che Faam spa, nata come impresa individuale nel 1974, trasformata in società in accomandita semplice nel 1978 e poi in società per azioni nel 1982, è tra le prime realtà nel campo della produzione di accumulatori e veicoli elettrici. Il fatturato consolidato del 2005 è

stato di 35 milioni di euro, destinato per l'80% all'Italia e per il rimanente all'export.

Le proiezioni per il 2006, sempre a livello consolidato, descrivono un fatturato di circa 46 milioni di euro. Le risorse umane occupate a fine 2005 nella sola Italia erano 200.

Faam oltre a produrre nello stabilimento di Monterubbiano la linea batterie avviamento, che fornisce al Ministero della Difesa, Automobili Lamborghini, Landini trattori, BredaMenarini bus, Sisu-Renault e Valtra Valmet, fornisce l'Amsa milanese, in Finlandia, e molti altri importanti costruttori di Veicoli europei, è anche capofila di un gruppo di società sia italiane che estere.

«Abbiamo adottato da tempo una politica responsabile — aggiunge Vitali — presentando dal 1999 un bilancio sociale, dal 1997 in poi abbiamo ottenuto la certificazione Uni En Iso 9001 e Iso 14001, l'ultima arrivata è la registrazione Emas, ma soprattutto investiamo in progettazione, nella sperimentazione e nella commercializzazione di veicoli elettrici».

Faam spa è finita nel campione delle aziende-modello della soft-economy, quelle che fondono rispetto per l'ambiente, innovazione e ricerca. Dal 2000 sperimenta le Fuel Cell alimentate a idrogeno. «Sono stati realizzati due stack da 36 Volt e 380 Watt adatti all'alimentazione della Camaleo, ultimo modello di bici elettrica progettata da noi. Abbiamo avviato — aggiunge Vitali — la progettazione di uno stack da 15 Kw, adatto ad alimentare i veicoli Faam della serie Travel e Jolly 600. E dal 2005 la società ha portato sul mercato dei veicoli ecologici il nuovo veicolo a metano, il Ch4».

**RITA FATIGUSO**

### IL NUOVO ORARIO DI TRENITALIA

## Napoli-Roma, Intercity lento per migliorare la puntualità

**C**ome far arrivare i treni puntuali? Semplice: si "stirano" gli orari. Se prima il tragitto prevedeva un'ora, si allunga a un'ora e un quarto; vedrete che più convogli rispetteranno i tempi. Questa tecnica geniale è una delle novità del nuovo orario di Trenitalia che entra in vigore il prossimo 18 giugno. Con il nuovo programma, infatti, verrà «modificato l'orario di 28 Intercity tra Roma e Napoli, anticipandone la partenza da Napoli e/o posticipandone l'arrivo di 6-12 minuti». Al danno per la clientela si aggiunge la beffa, anzi, la doppia beffa: la prima è che la tratta Roma-Napoli è quella dove sono stati inaugurati, pochi mesi fa, i collegamenti ad alta velocità. Evidentemente è per far sembrare ancora più veloci questi ultimi che Trenitalia ha pensato di "rallentare" gli Intercity (il tutto nonostante l'apertura della tratta AV abbia "liberato" il percorso da un certo numero di Eurostar). La seconda beffa è che sugli Intercity si paga un supplemento (una volta era detto "supplemento rapido", poi per decenza è stato tolto l'aggettivo). Gli utenti della Roma-Napoli non sono comunque gli unici a poter godere dell'effetto-rallentatore: un recente articolo della «Libertà» di Piacenza segnalava che dalla città emiliana a Milano ci sono Intercity che impiegano più degli interregionali, e che i tempi di percorrenza dei treni pendolari sono aumentati del 17% dal 1999 al 2005. Di una cosa va dato atto a Trenitalia: la sincerità. Tra gli obiettivi del nuovo orario viene infatti citato il «consolidare gli standard di puntualità raggiunti negli ultimi mesi, con il 91,3% dei treni regionali puntuali entro i 5 minuti e il 90% dei treni a lunga percorrenza puntuali entro i 15 minuti». Come volevasi dimostrare: chi va piano, va sano e (si spera) arriva anche in orario. (Andrea Malan)