

# MTA *journal*

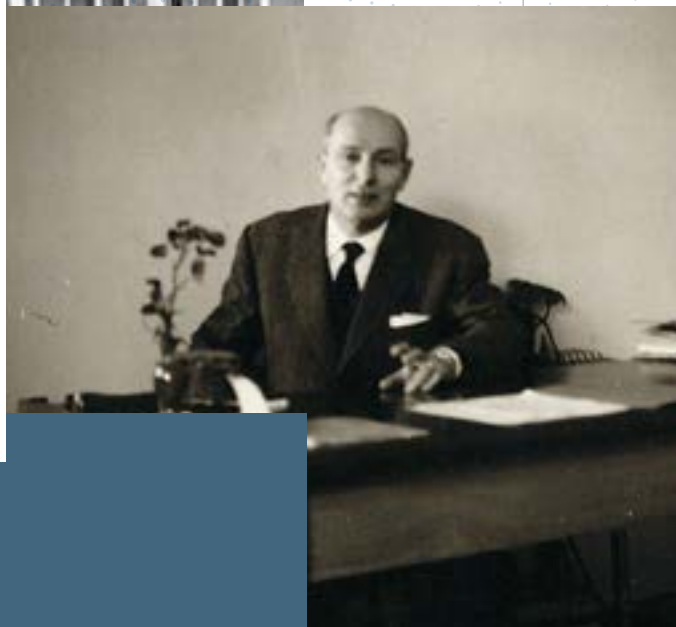
Business & News from Automotive World

Year XXIX - Magazine N° 27 - April 2024

DE PT



1954 - 2024



## THE ANNIVERSARY ISSUE

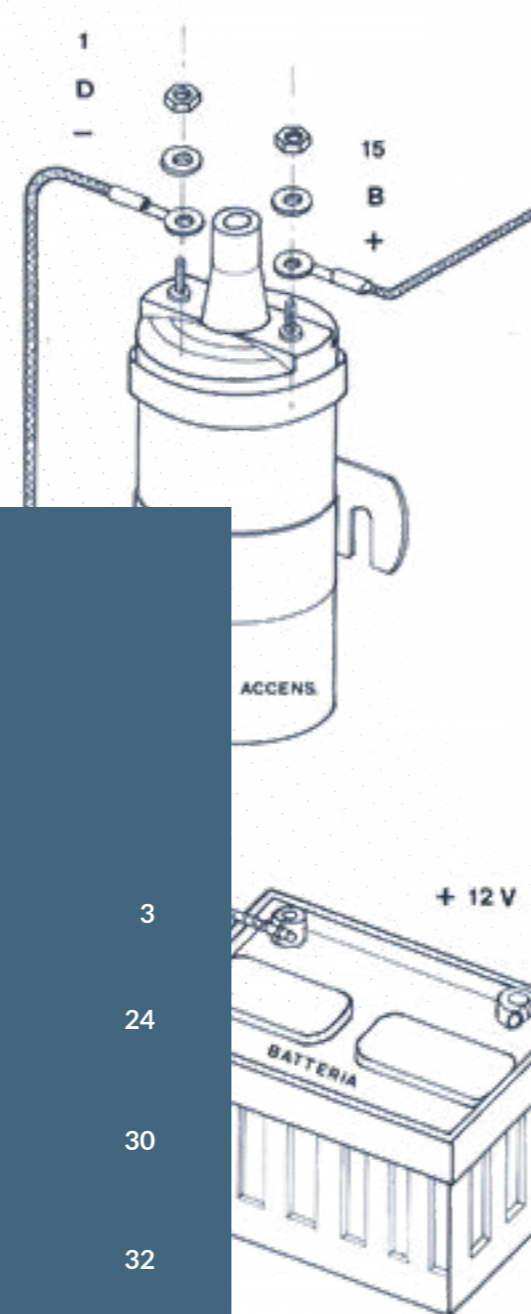






## INHALT SUMÁRIO

Geschichte <i>História</i>	3
Interview <i>Entrevista</i>	24
Unsere Präsenz in Italien <i>A nossa presença na Itália</i>	30
Unsere weltweite Präsenz <i>Nossa presença no mundo</i>	32
Nachhaltigkeit <i>Sustentabilidade</i>	38
Welfare <i>Welfare</i>	40



## Editorial Editorial



Dieses Journal ist etwas ganz Besonderes. Anlässlich des 70. Bestehens von MTA haben wir in dieser Ausgabe die Produkte und Fallgeschichten, über die wir seit 20 Jahren in diesem Tool normalerweise berichten bzw. erzählen, einmal „zur Seite gestellt“, um unserer Geschichte Raum zu geben: wie MTA entstanden ist und wie sich das Unternehmen im Laufe dieser 70 Jahre seit seiner Gründung verändert hat.

Um eine umfassende Erzählung verfassen zu können und dabei keine interessanten Aspekte und Details auszulassen, habe ich nicht nur tief in meinen Erinnerungen geforscht, sondern auch die wertvolle Hilfe vieler Personen in Anspruch genommen, denen mein ganz besonderer Dank gilt.

Ich danke meinem Onkel Giuseppe, dem historischen Gedächtnis der Familie, zweiter Sohn meines Großvaters Antonio Giulio, dem Gründer der Meccanotecnica Codognese, der mir viel über seine Kindheit in Genua, den Krieg und die Ankunft in Codogno erzählt hat und mir die „geschichtsträchtige“ Blechschachtel mit Familienfotos, die wir uns als Kinder gerne mit unseren Großeltern angesehen haben, zur Verfügung stellte. Ich danke meinem Papa für seine sehr ordentlich geführten Notizbücher, in denen er alles notierte, was die Arbeit betraf, die ich sorgfältig aufbewahre.

Ich danke meinen Cousins, meiner Schwester und meinem Bruder für die Unterstützung und Hilfe, die sie mir geleistet haben. Ich danke meinen inzwischen pensionierten Kolleginnen und Kollegen Eugenia, Giuliana, Maria Luisa, Pinuccia, Bruno, Dario und Franco, die mit meinem Großvater zusammengearbeitet haben und ihn gut kannten. Dank ihnen konnte ich auch einige lustige Anekdoten niederschreiben. Ich danke meinen Freunden vom Handwerkerverband, die mir einige interessante Dokumente zur Verfügung gestellt haben.

Ich danke der MTA-Pressabteilung: Barbara für die Unterstützung, die sie unserer Arbeit seit mehr als 15 Jahren leistet, sowie Emilio für seinen Beitrag zum Text und das Interview mit unserem CEO, das Sie auf Seite 24 finden.

Abschließend möchte ich Ilaria danken, die das Journal mit viel Geduld und Geschick zusammengestellt hat, das nunmehr bereits in der 27. Auflage erscheint.

*A edição deste Jornal é um pouco especial. Por ocasião do septuagésimo aniversário da MTA, “deixamos de lado” os produtos e os históricos de casos que geralmente contamos há vinte anos através desta ferramenta, para dar espaço à nossa história: como surgiu a MTA e como se transformou ao longo das sete décadas que se passaram desde a sua fundação.*

*Para construir uma narração exaustiva, procurando não negligenciar aspectos e detalhes que pudessem torná-la interessante, vasculhei na minha memória e contei com a preciosa ajuda de muitas pessoas, às quais sou grata.*

*Agradeço ao meu tio Giuseppe, memória histórica da família e segundo filho do meu avô Antonio Giulio, fundador da Meccanotecnica Codognese, que me contou muito sobre a sua infância em Gênova, sobre a guerra e a chegada em Codogno e disponibilizou a “histórica” caixa de lata contendo as fotos de família, que víamos quando crianças junto com os nossos avós. Agradeço ao meu pai, que deixou os seus cadernos bem arrumados, zelosamente guardados, onde anotava tudo o que se referia ao trabalho.*

*Agradeço aos meus primos, minha irmã e meu irmão, pelo apoio e ajuda que me deram.*

*Agradeço aos meus colegas, já aposentados, Eugenia, Giuliana, Maria Luisa, Pinuccia, Bruno, Dario e Franco, que trabalharam com meu avô e o conheceram bem. Graças a eles também pude escrever algumas anedotas engraçadas. Agradeço aos meus amigos da Unione Artigiani que me disponibilizaram alguns documentos interessantes.*

*Agradeço à assessoria de imprensa da MTA: Barbara pela ajuda que dá ao nosso trabalho há mais de 15 anos e Emilio pela contribuição no texto e na entrevista com o nosso CEO, presente na página 24.*

*Por fim, agradeço a Ilaria que, com paciência e habilidade, paginou o Jornal, já na sua 27ª edição.*

**Maria Vittoria Falchetti**  
mv.falchetti@mta.it

### Auf dem Cover.

Der Standort der Meccanotecnica Codognese von 1958 bis 1983 in der Via San Giorgio in Codogno. Antonio Giulio Falchetti an seinem Schreibtisch Anfang der 60er Jahre. Der Standort von MTA seit 1983 in der Viale dell'Industria in Codogno. Eine Packung Sicherungen von Meccanotecnica Codognese.

### Auf dieser Seite.

Antonio Giulio Falchetti in den 60ern. Eine Zeichnung eines Produkts von 1974. Der Standort von MTA seit 1983 in der Viale dell'Industria in Codogno. Eine Packung Sicherungen von Meccanotecnica Codognese.

### Na capa do livro.

A sede da Meccanotecnica Codognese de 1958 a 1983 na Via San Giorgio em Codogno.

Antonio Giulio Falchetti em seu escritório no início dos anos 1960. A sede da MTA está localizada na Viale dell'Industria em Codogno desde 1983.

Um pacote de fusíveis produzido pela Meccanotecnica Codognese.

### Esta é a página.

Antonio Giulio Falchetti nos anos 60. Um desenho de um produto de 1974. A sede da MTA está localizada na Viale dell'Industria em Codogno desde 1983.

Um pacote de fusíveis produzido pela Meccanotecnica Codognese.

**70**  
1954 – 2024

MTA Journal  
Technical magazine  
Year XXIX, n. 27

Pubblicazione registrata presso il Tribunale di Lodi n. 7 del 16/10/2008

Magazine owned and published by MTA S.p.A.  
Viale dell'Industria, 12  
26845 Codogno (LO)  
T. +39 0377 4181  
www.mta.it

Editor-in-chief  
Maria Vittoria Falchetti

Editorial staff  
COM&MEDIA S.r.l.  
Viale Monte Nero, 51  
20135 Milano  
T. +39 02 45409562  
www.comedia.it

Printer  
Ediprima S.r.l.  
Via Stefano Merli, 60  
loc. Montale  
29122 Piacenza  
T. +39 0523 388953  
www.ediprimacataloghi.com



# Geschichte História

Die Geschichte von MTA ist typisch für das italienische Unternehmertum. Sie ist die Geschichte eines Unternehmens, das aus dem Nichts bzw. aus dem fast Nichts entstand und dank der Intuition, Entschlossenheit und Beharrlichkeit der Menschen, die es gegründet und ihm im Laufe der Zeit zum Wachstum verholfen haben, zu einem der Aushängeschilder eines Landes wie dem unseren geworden ist.

Am Anfang von allem stand Antonio Giulio Falchetti. Antonio wurde am 4. April 1908 in Genua geboren und startete seine berufliche Laufbahn bei Stigler, einem traditionsreichen Unternehmen für Aufzüge- und Hebezeug. 1930 war er mit nur 22 Jahren bereits Fachtechniker und verantwortlich für die Montage der Aufzüge an Bord der Rex, einem Luxus-Ozeandampfer, der in den Ansaldo-Werften von Sestri Ponente im Bau war.

Damals lernte er Aurelia kennen, ein aus der Toskana stammendes Mädchen, das zu einer Tante in Genua gezogen war: Schuld daran hatte der Aufzug des Hauses, in dem sie dort lebte. Er war defekt und Antonio wurde zur Reparatur gerufen.

Zwischen den Beiden funkte es gleich und 1931 heirateten sie.

„Wir wohnten“, erinnert sich Giuseppe, Antonios zweiter Sohn, „mit unseren Großeltern väterlicherseits im sechsten Stock. Auf der großen Terrasse, die rund um die Wohnung verlief, spielten mein Bruder Umberto und ich mit einem Dreirad und einem Tretauto,

*A história da MTA é típica do empreendedorismo italiano. É a história de uma empresa que começou do nada ou quase e que, graças à intuição, determinação e perseverança dos homens que a fundaram e que, ao longo do tempo, a fizeram crescer, se tornou um dos pontos fortes de um País como o nosso.*

*Antonio Giulio Falchetti é a origem de tudo. Nascido em Gênova em 4 de abril de 1908, Antonio começou a sua carreira trabalhando na Stigler, uma empresa histórica de elevadores e monta-cargas. Em 1930, com apenas 22 anos, já era um técnico especializado, responsável pela montagem dos elevadores a bordo do Rex, transatlântico de luxo, em construção nos estaleiros Ansaldo de Sestri Ponente.*

*Nessa época conhece Aurélia, uma moça toscana que se mudou para a casa de uma tia em Gênova: o intermediário do amor foi uma falha no elevador da casa onde morava e Antonio foi chamado para consertar.*

*Quando se viram foi amor à primeira vista e, em 1931, eles se casaram.*

*“Morávamos”, lembra Giuseppe, segundo filho de Antonio, “com nossos avós paternos no sexto andar; no grande terraço que circundava o apartamento, o meu irmão Umberto e eu brincávamos*



Umberto und Giuseppe Falchetti auf der Terrasse ihres Hauses in Genua, um 1938.

Auf der nebenstehenden Seite. Antonio Giulio Falchetti im Jahr 1924 und Aurelia Adorni im Jahr 1930.

Umberto e Giuseppe Falchetti no terraço de sua casa em Gênova, por volta de 1938.

Na página ao lado. Antonio Giulio Falchetti em 1924 e Aurelia Adorni em 1930.



die uns unser Vater geschenkt hatte. Papa war wegen der Arbeit oft nicht zu Hause und wenn er zurückkam, erzählte er uns von seinen wunderbaren Reisen.“

## Abenteurer überall auf der Welt

Man schrieb das Jahr 1933, als Antonio im Alter von 25 Jahren als Aufzugstechniker an Bord der Rex ging. Es ist keine Reise wie viele andere, denn der Ozeandampfer bewältigte die Strecke von Genua nach New York in Rekordzeit und erhielt das „Blaue Band“. Eine Auszeichnung, die dem Passagierschiff verliehen wurde, da es den Geschwindigkeitsrekord bei der Überquerung des Atlantiks im regulären kommerziellen Einsatz ohne Zwischenstopps erzielte. So etwas hatte bisher kein anderes italienisches Dampfschiff geschafft. Für Antonio war 1933 ein wichtiges Jahr, auch weil sein Erstgeborenen Umberto auf die Welt kam, dem drei Jahre später sein Bruder Giuseppe folgen sollte.

Doch es bahnten sich dunkle Zeiten an: Nur wenige Jahre später erschütterte der Zweite Weltkrieg die Welt. Der Moment der rekordverdächtigen Ozeanüberquerungen war vorbei und die

com um triciclo e um carrinho de pedal que o nosso pai nos dera. Papai se ausentava com frequência para trabalhar e, quando voltava, nos contava sobre as suas viagens maravilhosas“.

## Aventuras pelo mundo

Estamos agora em 1933, quando Antonio, aos 25 anos, embarca no Rex como técnico de elevadores. Não é uma viagem como tantas outras, porque o transatlântico completa o percurso de Gênova a Nova Iorque em tempo recorde, garantindo o prêmio “Nastro Azzurro” atribuído ao navio de passageiros que conquista o recorde de velocidade ao cruzar o Oceano Atlântico com um serviço comercial regular sem escalas. Além disso, é um resultado nunca antes alcançado por um navio a vapor italiano. Para Antonio, 1933 foi um ano importante, também porque marcou o nascimento de seu primogênito Umberto, seguido três anos depois pelo seu irmão Giuseppe.

Porém, chegam tempos sombrios: depois de alguns anos, o mundo é assolado pela Segunda Guerra Mundial. Já não é tempo de travessias oceânicas recordes; na verdade, os transatlânticos são



Transatlantikdampfer wurden von der Königlichen Italienischen Marine beschlagnahmt, um sie in Flugzeugträger umzubauen. Antonio Falchetti, der seinen Militärdienst in Capua bei der Luftwaffe geleistet hatte, wurde nun von dieser Truppe rekrutiert und trat dank seiner Kenntnisse als Aufzugstechniker auf dem Militärflughafen von Cameri (in der Nähe von Novara) in den Dienst. Seine Aufgabe war es, Hubvorrichtungen, die zur Beförderung der Flugzeuge von den Lagerhangars zu den Startbrücken erforderlich waren, zu bauen.

Aufgrund des Waffenstillstands von 1943 wurde das Projekt jedoch nicht zu Ende gebracht. Antonio wurde wieder von Stigler an die Arbeit geordert, allerdings an den Sitz in Mailand. In der Kriegszeit war es nicht möglich, in Beherbergungsbetrieben unterzukommen, und so bat er eine Tante ihn bei sich aufzunehmen. Sie war die Schwester seiner Mutter, die einen Leutnant aus Codogno geheiratet hatte, den sie während des Ersten Weltkriegs kennenlernte.

Codogno war damals kaum mehr als ein ländliches Dorf zwischen Lodi und Piacenza, das sich als gastfreundlich erwies und alles zu bieten hatte, was die durch den Krieg und die Bombenangriffe

requisitados pela Marinha Real Italiana, que pretende transformá-los em porta-aviões. Antonio Falchetti, que havia prestado serviço militar em Capua na aeronáutica, foi alistado por essa mesma força e, graças aos seus conhecimentos como técnico de elevadores, entrou em serviço no aeroporto militar de Cameri (perto de Novara), com a tarefa de realizar os elevadores necessários para içar os aviões dos hangares de armazenamento até as pontes de lançamento.

No entanto, o projeto não foi concluído devido ao armistício de 1943. Antonio é chamado para trabalhar novamente na Stigler, mas na sede de Milão; sendo um período de guerra, não era possível alojar em estruturas organizadas e por isso pediu hospitalidade a uma tia, irmã de sua mãe, que se casou com um tenente de Codogno, conhecido durante a Primeira Guerra Mundial.

Codogno era, na época, pouco mais que uma aldeia rural, no campo entre Lodi e Piacenza, que se revelou hospitaleira e capaz de oferecer tudo o que as cidades, devastadas pela guerra e pelos

Eine Postkarte vom 8. August 1928, die Antonio Giulio Falchetti an seinen Bruder Umberto aus Capua (Caserta, Italien) schickte, wo er seinen Militärdienst leistete.

Die von Stigler-Otis am 26. Mai 1959 an Antonio Falchetti verliehene Medaille.

Auf der nebenstehenden Seite. Antonio Falchetti während seines Militärdienstes im Jahr 1928.

Antonio Falchetti am 5. Oktober 1933 auf dem Ozeandampfer Rex.

Um cartão postal de 8 de agosto de 1928 enviado por Antonio Giulio Falchetti a seu irmão Umberto de Capua (Caserta, Itália), onde prestava serviço militar.

A medalha doada por Stigler-Otis a Antonio Falchetti em 26 de maio de 1959.

Na página ao lado. Antonio Falchetti durante o serviço militar em 1928.

Antonio Falchetti no transatlântico Rex em 5 de outubro de 1933.



zerstörten Städte nicht garantieren konnten. Tag für Tag erreichte Antonio diesen Ort im unteren Lodi-Gebiet – anfangs von Cameri aus, dann aus Mailand – teils mit sich spontan ergebenden Beförderungsmöglichkeiten, um die Gastfreundschaft von Onkeln und Cousins nutzen zu können. Er hatte vor, seine Familie zu sich zu holen und hier sicher vor den Bombenanschlägen, die die Großstädte verwüsteten, zu sein, bis die Lage eine Rückkehr in seine Heimatstadt Genua ermöglichen würde. Doch das Schicksal sollte anders entscheiden.

bombardeios, não conseguiam garantir. Todos os dias, primeiro partindo de Cameri, depois de Milão, Antonio chega a este local na zona baixa de Lodi, por vezes utilizando meios improvisados, para encontrar hospitalidade com os seus tios e primas. A sua ideia é se juntar à família e ficar a salvo dos bombardeios que assolam as grandes cidades, até que as coisas lhe permitam retornar à sua cidade natal, Gênova. Mas o destino decidirá o contrário.

### Codogno, eine Oase der Ruhe

Nach dem Waffenstillstand, zwischen Juni 1943 und Mai 1945, wurde Italien durch blutige Kämpfe zwischen der an den Verteidigungs-

### Codogno, um oásis de tranquilidade

Após o armistício, entre junho de 1943 e maio de 1945, a Itália foi dilacerada por batalhas sangrentas entre o exército alemão,

## Die wichtigsten Etappen unserer Geschichte

### Os marcos da nossa história

<p><b>1908</b></p> <p>Antonio Giulio Falchetti, Gründer von Meccanotecnica Codognese, wird geboren.</p> <p><i>Nasce Antonio Giulio Falchetti, fundador da Meccanotecnica Codognese.</i></p>	<p><b>1929</b></p> <p>Antonio Falchetti leistet seinen Militärdienst in Capua (Caserta) bei der Luftwaffe.</p> <p><i>Antonio Falchetti presta serviço militar em Capua (Caserta) na aeronáutica.</i></p>	<p><b>1930</b></p> <p>Antonio Falchetti arbeitet auf der Ansaldo-Werft als Fachtechniker von Stigler.</p> <p><i>Antonio Falchetti trabalha nos estaleiros Ansaldo como técnico especializado da Stigler.</i></p>	<p><b>1931</b></p> <p>Antonio Falchetti heiratet die aus der Toskana stammende Aurelia Adorni, die zu einer Tante nach Genua gezogen war.</p> <p><i>Antonio Falchetti se casa com Aurelia Adorni, de origem toscana, que se mudou para Gênova para viver com uma tia.</i></p>	<p><b>1933</b></p> <p>Antonio Giulio Falchetti geht an Bord des Ozeandampfers Rex, der das Blaue Band gewinnt.</p> <p><i>Antonio Giulio Falchetti embarca no Rex quando o transatlântico vence o Nastro Azzurro.</i></p>	<p><b>1933</b></p> <p>Der erstgeborene Sohn, Umberto, wird geboren.</p> <p><i>Nasce o primogênito, Umberto.</i></p>	<p><b>1936</b></p> <p>Der zweite Sohn, Giuseppe, wird geboren.</p> <p><i>Nasce o segundo filho, Giuseppe.</i></p>	<p><b>1940</b></p> <p>Mit dem Kriegseintritt Italiens wird Antonio Falchetti wieder von der Luftwaffe auf den Flughafen Cameri (Novara) beordert.</p> <p><i>Com a entrada da Itália na guerra, Antonio Falchetti é chamado de volta pela aeronáutica ao aeroporto de Cameri (Novara).</i></p>
---	--	--	---	--	---	---	---





Links. Aurelia Falchetti mit ihren Söhnen Umberto und Giuseppe im Jahr 1949.  
Oben. Antonio Falchetti Anfang der 1960er Jahre an seinem Schreibtisch.  
Auf der nebenstehenden Seite. Antonio Falchetti mit seiner Frau Aurelia.

À esquerda. Aurelia Falchetti com seus filhos Umberto e Giuseppe em 1949.  
Acima. Antonio Falchetti sentado à sua escrivaninha no início dos anos 60.  
Na página ao lado. Antonio Falchetti com sua esposa Aurélia.

linien stationierten deutschen Armee und den nach Norden vorrückenden alliierten Truppen zerrissen. Aurelia Falchetti verließ Genua, um den schweren Bombenangriffen auf die Hafenstadt zu entkommen, und fand Schutz auf dem landwirtschaftlichen Anwesen der Familie Monteso, in der Nähe von Aulla in der Toskana. Doch bald sah sie sich mit noch größeren Schwierigkeiten konfrontiert: Jetzt trennte Sie die Gotische Linie, ein von der deutschen Armee errichtetes Befestigungssystem, das vom Fluss Magra zwischen La Spezia und Carrara bis nach Pesaro verlief, von ihrem Mann. 1944 gelang es Aurelia dennoch zusammen mit ihren Kindern dank sich spontan ergebender Gelegenheiten zu Antonio in Codogno zu gelangen, wo der kleine Umberto, wie sie später sagte, „zum ersten Mal nach vielen Jahren wieder Weißbrot auf dem Tisch vorfand“.

In der lombardischen Stadt begannen die beiden Jungen dann auch die Schule zu besuchen. Der 11-jährige Umberto kam in die

*estacionado nas linhas defensivas, e as tropas dos Aliados, que avançavam para o norte. Aurelia Falchetti afastou-se de Gênova, para escapar dos fortes bombardeios que atingiram a cidade portuária, e encontrou abrigo na propriedade agrícola da família de Monteso, perto de Aulla, na Toscana, mas logo encontrou dificuldades ainda maiores: a separá-la do marido há a Linha Gótica, o sistema de fortificações construído pelo exército alemão que vai desde o rio Magra, entre La Spezia e Carrara, até Pesaro.*

*Em 1944, com meios improvisados, Aurélia e os filhos conseguem alcançar Antonio em Codogno, onde o pequeno Umberto, como disse mais tarde, pôde “pela primeira vez, depois de muitos anos, ver o pão branco na mesa”.*

*Na cidade da Lombardia, os dois meninos começam a frequentar a escola. Umberto, de onze anos, ingressa na sexta série, depois de passar em um exame necessário porque a guerra não lhe permitiu*

sechste Klasse, musste allerdings, weil er kriegsbedingt die 5. Klasse nicht regelmäßig besuchen konnte, erst eine Prüfung ablegen. Der 8-jährige Giuseppe kam in die dritte Grundschulklasse. Ihre Klassenkameraden werden sich noch wegen ihrer „seltsamen Sprache“ an sie erinnern, denn sie waren es nicht gewohnt, andere als die für ihre Region typischen Akzente zu hören.

Antonio arbeitete hingegen weiterhin in Mailand bei Stigler-Otis und beteiligte sich an den Wiederaufbau- und Restaurierungsarbeiten der durch den Krieg schwer beschädigten Stadt. Zu den bedeutendsten Arbeiten gehörte die an der Scala, die 1943 bei einem schweren Bombenangriff getroffen wurde, der erhebliche Schäden am Dach verursachte. In nur drei Jahren konnte das Theater wiedereröffnet werden. Nicht zuletzt dank des Einsatzes der Hebewerke und Techniker von Stigler-Otis, die in der Lage waren, den außergewöhnlichen und noch heute zu bewundernden Kronleuchter

*concluir regularmente a quinta série; Giuseppe, de oito anos, está matriculado na terceira série. Os seus colegas vão se lembrar deles pela sua “fala estranha”, por não estarem acostumados a ouvir sotaques diferentes dos típicos do seu território.*

*Por sua vez, Antonio continua a trabalhar em Milão na Stigler-Otis, participando das obras de reconstrução e restauração da cidade, fortemente danificada pela guerra. Entre as intervenções mais significativas está aquela no Teatro alla Scala que, em 1943, sofreu um forte bombardeio, causando graves danos no teto. Em apenas três anos o teatro pôde reabrir, graças também à utilização de elevadores e à intervenção dos técnicos da Stigler-Otis, capazes de içar na parte central da plateia o extraordinário lustre que ainda hoje pode ser admirado, com as suas 400 lâmpadas e uma cúpula tão grande que poderia, teoricamente, acomodar uma pessoa.*



## 1943

Antonio Falchetti wird von Stigler in Mailand angefordert und lässt sich bei einer Tante in Codogno nieder.

*Antonio Falchetti foi chamado para trabalhar na Stigler em Milão e vai morar com uma tia em Codogno.*

## 1944

Wiedervereinigung mit der Familie: seiner Frau und den Kindern gelingt es mit notdürftigen Mitteln, nach Codogno zu kommen.

*Reencontro com a família: a esposa e os filhos conseguem chegar em Codogno com meios improvisados.*

## 1949

Gemeinsam mit einem befreundeten Anwalt gründet Antonio Falchetti das Unternehmen Fusibili S.r.l.

*Junto com um amigo advogado, Antonio Falchetti funda a Fusibili S.r.l.*

## 1952

Drei Jahre nach der Gründung von Fusibili gründet Antonio Falchetti Microtecnica.

*Três anos após fundar a Fusibili, Antonio Falchetti funda a Microtecnica.*

## 1954

Microtecnica wird in Meccanotecnica Codognese umbenannt.

*A Microtecnica passa a ser Meccanotecnica Codognese.*

## 1958

Antonio Falchetti gründet in Codogno den italienischen Handwerkerverband (Associazione Artigiani Italiani), dessen Vorsitzender er bis 1977 blieb.

*Antonio Falchetti funda a Associação de Artesãos Italianos em Codogno, na qual exerce o cargo de presidente até 1977.*

## 1958

Meccanotecnica Codognese zieht in die Via San Giorgio um.

*A Meccanotecnica Codognese é transferida para a Via San Giorgio.*

## 1959

Umberto Falchetti macht seinen Abschluss als Ingenieur für Elektromechanik.

*Umberto Falchetti se forma em engenharia eletromecânica.*



mit seinen 400 Glühbirnen und einem Kelch von einer Größe, in der eine Person Platz finden könnte, über der Mitte des Zuschauerraums zu heben.

Die Jahre vergingen und spürte Antonio, dass seine Rückkehr nach Genua in immer weitere Ferne rückte. Es war ein Moment, in dem es im immer noch kriegsgebeutelten, jedoch auf einen Neuanfang hoffenden Italien praktisch an allem fehlte. Während er weiterhin bei Stigler-Otis arbeitete, beschloss Falchetti, seine technischen Fähigkeiten, seinen Einfallsreichtum und Unternehmmergeist zu nutzen, um sich etwas Eigenes aufzubauen: So wurde 1949 unter Beteiligung eines Freundes die Fusibili S.r.l. gegründet.

### Schnelles Wachstum

Antonio Falchetti erkannte, dass es einen interessanten Markt für Sicherungen, auch für Hochspannungssicherungen, gab. Also gründete er 1952 ein weiteres Unternehmen, Microtecnica Codognese, das kurz darauf in Meccanotecnica Codognese umbenannt wurde: Das war 1954, dem Moment, das Jahr auf das die offizielle Gründung von MTA zurückgeht.

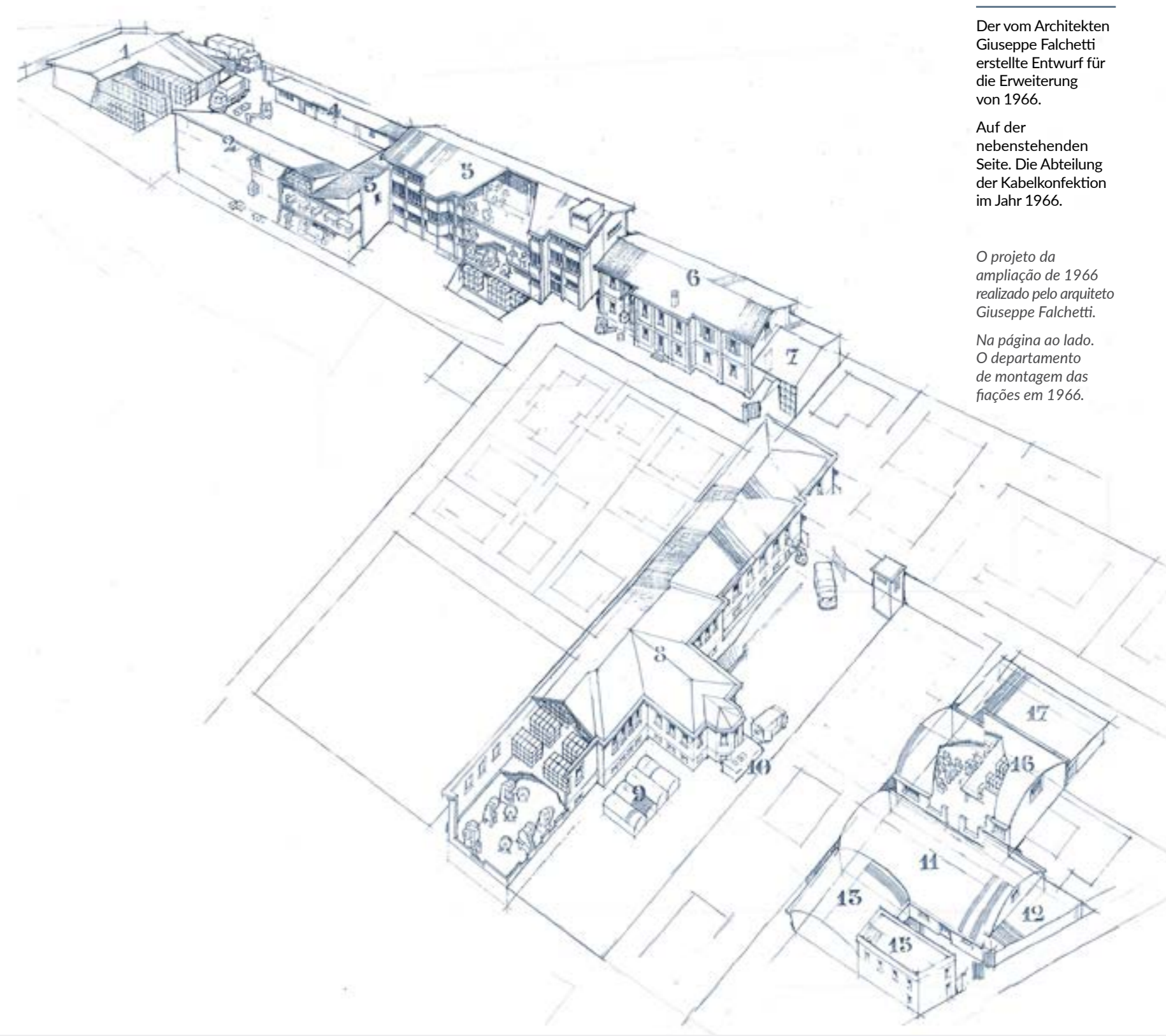
„Ich wurde mit bei meiner Arbeit darüber bewusst, wie leicht Sicherungen durchbrannten“, erzählte Antonio eines Tages seinen Enkelkindern, „und wie kleine elektrische Teile wie Kabelschuhe aufgrund ihrer Größe und „geringen Kosten“ von Kraftfahrzeug-elektrikern sorglos verschwendet wurden. Der Unternehmer beschloss daher, mit der Produktion dieser Einrichtungen zu beginnen. Dabei konzentrierte er sich jedoch nicht auf Sicherungen für Pkws, sondern für zivile Einsatzzwecke, die er nur zu gut kannte: Und gerade Stigler-Otis war dann sein erster Kunde.“

*Com o passar dos anos, Antonio sente que o seu regresso a Gênova está cada vez mais distante. É um momento em que, em uma Itália ainda arrasada pela guerra, mas ansiosa por renascer, praticamente tudo é necessário. Mesmo continuando a trabalhar na Stigler-Otis, Falchetti decide usar as suas competências técnicas, o seu engenho e o espírito empreendedor que o distinguem para construir algo próprio: assim, em 1949 surge a Fusibili S.r.l. com a participação de um amigo.*

### Crescimento rápido

*Antonio Falchetti, de fato, presentiu a existência de um mercado interessante para fusíveis, também de alta tensão. Por isso, em 1952, funda outra empresa, a Microtecnica Codognese, pouco depois rebatizada de Meccanotecnica Codognese: estamos em 1954, momento em que é possível traçar oficialmente o surgimento da futura MTA.*

*“Observei, através do meu trabalho, como os fusíveis queimavam com facilidade”, contaria um dia Antonio aos seus netos, “e como as pequenas peças elétricas, como terminais, eram facilmente desperdiçadas pelos eletricitistas automotivos, devido ao seu tamanho e à irrelevância do custo”. O empresário decide então iniciar a produção destes dispositivos, começando não pelos fusíveis para automóveis, mas pelos de uso civil, que conhece bem: não é de se surpreender que o seu primeiro cliente seja a própria Stigler-Otis.*



Der vom Architekten Giuseppe Falchetti erstellte Entwurf für die Erweiterung von 1966.

Auf der nebenstehenden Seite. Die Abteilung der Kabelkonfektion im Jahr 1966.

O projeto da ampliação de 1966 realizado pelo arquiteto Giuseppe Falchetti.

Na página ao lado. O departamento de montagem das fiações em 1966.

## 1962

Giuseppe Falchetti macht seinen Abschluss in Architektur.

*Giuseppe Falchetti se forma em arquitetura.*

## 1966

Meccanotecnica kauft das Unternehmen Fusibili und weicht den neuen Stammsitz ein.

*A Meccanotecnica adquire a Fusibili e inaugura a nova sede.*

## 1967

Meccanotecnica nimmt zum ersten Mal am Automobilsalon in Turin teil.

*A Meccanotecnica participa pela primeira vez do Salão do Automóvel, em Turim.*

## 1968-69

Anmeldung und Registrierung der Marke MTA in Italien und im Ausland.

*Pedido e registro da marca da empresa MTA na Itália e no exterior.*

## 1969

Die ersten Lieferungen an Alfa Romeo beginnen.

*Começam os fornecimentos para a Alfa Romeo.*

## 1972

Am 2. Juni wird Antonio Giulio Falchetti die Auszeichnung „Cavaliere della Repubblica Italiana“ (Verdienstritter der italienischen Republik) verliehen.

*Em 2 de junho Antonio Giulio Falchetti recebe a condecoração de Cavaleiro ao Mérito da República Italiana.*

## 1978

Beginn der Arbeiten am neuen Standort im Industriegebiet von Codogno.

*Começam as obras da nova sede na zona industrial de Codogno.*

## 1978

Gründung von Stabak S.r.l, einem Unternehmen für Kunststoff- und Bakelitspritzguss.

*Constituição da Stabak S.r.l, sociedade especializada na injeção de plástico e baquelite.*

## 1979

Meccanotecnica Codognese wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

*A Meccanotecnica Codognese passa a ser Sociedade por Ações.*





1956: Umberto Falchetti reist durch ganz Italien, um MTA bekannt zu machen.

Die von Meccanotecnica Codognese hergestellten Sicherungen.

1956: Umberto Falchetti viaja por toda a Itália para apresentar a MTA.

Os fusíveis produzidos pela Meccanotecnica Codognese.

Das Unternehmen war, wie es oftmals der Fall ist, zunächst klein, hatte einen bescheidenen Firmensitz im Zentrum von Codogno und ein Dutzend Beschäftigte, doch verzeichnete ein unglaublich rasantes Wachstum. Die Produktion wurde erweitert und schon bald startete auch die Lieferung von Bauteilen für die Automobilbranche, beginnend mit Alfa Romeo.

*A empresa, como sempre acontece, era inicialmente uma pequena companhia, com uma modesta sede no centro de Codogno e uma dezena de colaboradores, mas o seu crescimento foi incrivelmente rápido. A produção se expande e em breve começa o fornecimento de componentes também para o setor automotivo, começando pela Alfa Romeo.*

### Umberto und Giuseppe begannen mit ihrem Vater im Unternehmen zu arbeiten

Antonio Falchetti blieb rund zwanzig Jahre lang an der Spitze des von ihm gegründeten Unternehmens und konnte dabei auch auf die Unterstützung seiner Kinder setzen. Der älteste Sohn Umberto, der 1959 seinen Abschluss in Elektrotechnik machte, begann bereits vor dem Abschluss seines Studiums an der Seite seines Vaters zu arbeiten. Mit dem Ziel, die Marke und somit MTA bekannter zu machen, reiste er 1956 durch ganz Italien. Neben seiner Tätigkeit als Geschäftsführer sollte der Vertrieb sein Steckpferd bleiben. Giuseppe, der 1962 sein Architekturstudium abschloss, war jahrelang Leiter der Einkaufs- und Urheber der Ausbauprojekte von 1966 sowie des neuen Hauptsitzes von 1983 und vieler anderer Projekte für MTA in Italien und im Ausland.

Aus dem allerersten kleinen Lagerhaus zog Meccanotecnica Codognese im Jahr 1958, nur vier Jahre nach seiner Gründung, in ein größeres Werk um. 1966 wurde dann, in Anwesenheit der Behörden, ein großer

### Umberto e Giuseppe começam a trabalhar na empresa com o pai

*Antonio Falchetti ficou à frente da empresa que criou por cerca de vinte anos, contando também com a ajuda dos filhos. O primogênito Umberto, formado em engenharia eletrotécnica em 1959, começa a trabalhar com o pai antes de terminar os estudos. Em 1956, com o objetivo de divulgar a marca, viaja por toda a Itália para apresentar a MTA. Ele estará sempre vinculado às vendas e como Administrador da MTA. Giuseppe, formado em arquitetura em 1962, ocupa há anos a função de gerente do departamento de compras e é o autor dos projetos de expansão de 1966, da nova sede de 1983 e de muitos outros projetos para a MTA na Itália e no exterior.*

*Do primeiro pequeno almoxarifado, a Meccanotecnica Codognese é transferida para uma fábrica maior em 1958, apenas quatro anos após a sua fundação; depois, em 1966, com a presença de autoridades, é inaugurada uma grande expansão, que permite*



Einige Beschäftigte von Meccanotecnica Codognese bei der Einweihung des neuen Produktionsbereichs im Jahr 1966.

*Alguns empregados da Meccanotecnica Codognese durante a inauguração da nova área de produção em 1966.*



Antonio Falchetti mit seinen Söhnen Umberto und Giuseppe im Jahr 1972.

*Antonio Falchetti com seus filhos, Umberto e Giuseppe, em 1972.*

## 1981

Gründung von Cablat S.r.l., einem Unternehmen für Kabelkonfektionierung.

*Constituição da Cablat S.r.l., sociedade especializada na montagem de fiações.*

## 1983

Niederlassung im neuen, ca. 11.000 m<sup>2</sup> großen Standort, der sich auf einer Gesamtfläche von ca. 100.000 m<sup>2</sup> befindet.

*Estabelecimento na nova sede, desenvolvida em um edifício de aproximadamente 11.000 m<sup>2</sup> em uma superfície de aproximadamente 100.000 m<sup>2</sup>.*

## 1989

Umberto Falchettis Sohn Antonio (geb. 1963) schließt sein Maschinenbaustudium ab und steigt in das Unternehmen ein. Mit ihm erfolgt die Eröffnung der Entwicklungsabteilung für Bauteile.

*O filho de Umberto Falchetti, Antonio (classe de 1963), se forma em engenharia mecânica e começa a trabalhar na empresa. Com ele será realizada a abertura do escritório de design de componentes.*

## 1990

Die neuen Lager werden auf einem eigens dafür vorgesehenen, etwa 10.000 m<sup>2</sup> großen Areal eingeweiht.

*Os novos armazéns são inaugurados em uma área de aproximadamente 10.000 m<sup>2</sup>.*

## 1995

Die erste Niederlassung des Konzerns im Ausland wird gegründet: MTA Brasil.

*É fundada a primeira sede do grupo no exterior: A MTA Brasil.*

## 1995

Meccanotecnica Codognese S.p.A. gliedert Stabak S.r.l. ein, übernimmt den gesamten Kunststoffspritzguss im eigenen Haus und erzielt so wichtige Logistik- und Produktionsvorteile.

*A Meccanotecnica Codognese S.p.A. incorpora a Stabak S.r.l., traz todo do departamento de injeção de plástico para o seu interior e obtém importantes vantagens logísticas e de produção.*

## 1997

Die Werkzeugabteilung, die Technischen Abteilungen Planung & Entwicklung, die Technischen Abteilungen Industrialisierung, die Abteilung Automatisierung und der Messraum werden vergrößert.

*O Departamento de Ferramentaria, os Escritórios Técnicos de Design e Desenvolvimento, os Escritórios Técnicos de Industrialização, o Escritório de Automação e a Sala de Metrologia são ampliados.*





Links. Umberto und Giuseppe Falchetti mit ihren Familien im Jahr 1971.

Unten. Auf dem Turiner Autosalon 1967 ausstellte Vitrine mit Produkten von Meccanotecnica.

Auf der nebenstehenden Seite. Einige Arbeitnehmerinnen bei der Einweihung des neuen Produktionsbereichs im Jahr 1966.

À esquerda. Umberto e Giuseppe Falchetti com as suas respectivas famílias em 1971.

Abaixo. A vitrine com os produtos no Salão do Automóvel de Turim em 1967.

Na página ao lado. Algumas trabalhadoras durante a inauguração da nova área de produção em 1966.



Erweiterungsbau eingeweiht, das dem Unternehmen eine für die damalige Zeit gut organisierte und hochmoderne Struktur bereitstellte.

Mit dem Wachstum gingen wichtige Aufträge und die Teilnahme an Messen der Branche einher. 1967 war das Unternehmen erstmals mit einem schlichten Stand auf dem Turiner Autosalon vertreten. Veranstaltungen, die es ermöglichten, die Marke auch im Ausland bekannt zu machen sowie das Liefervolumen zu erhöhen. 1969 wurde die Marke dann sowohl in Italien als auch in anderen Ländern eingetragen.

### Ein besonderes Augenmerk für die Beschäftigten

Aus den Geschichten derer, die ihn kannten und derer, die von Anfang an mit ihm zusammengearbeitet haben, ergibt sich von Antonio Falchetti das Bild eines strengen Mannes mit starkem und entschlossenem Charakter ab, der aber auch sehr aufmerksam auf die Bedürfnisse seiner Mitarbeiter achtete. So hatte er beispielsweise die Idee, mitten am Vormittag eine Pause einzuführen, um seinen Arbeitskräften eine Pause zu gönnen: eine Innovation, die sich damals kein anderes Unternehmen vorstellen konnte. Die Arbeitsschicht begann früh um 7 Uhr und die Beschäftigten aßen ihre Brotzeit oft direkt am Arbeitsplatz. Die von Antonio gewünschte Pause zwischen 9.15 und 9.23 Uhr, die von einer Glocke angekündigt wurde, bot jedem die Möglichkeit,

oferecer à empresa uma estrutura bem organizada e de última geração para a sua época.

O crescimento trouxe importantes encomendas e a participação em Feiras do setor; em 1967 estiveram presentes pela primeira vez, com uma simples vitrine, no Salão do Automóvel de Turim. Eventos que permitem que a marca seja conhecida no exterior e aumente o volume de entregas. E assim, em 1969, a marca foi registrada tanto na Itália como em outros Países.

### Atenção aos trabalhadores

A partir das histórias de quem o conheceu e de quem com ele trabalhou desde os primeiros anos, o retrato de Antonio Falchetti surge como um homem severo, de caráter forte e decidido, mas também muito atento às necessidades dos seus colaboradores. É sua, por exemplo, a ideia de introduzir um intervalo no meio da manhã para permitir que os trabalhadores fizessem uma pausa: uma inovação que, na época, nenhuma outra empresa previa. O turno de trabalho começa às 7 da manhã e os operários costumam comer um sanduíche sentados em seu posto de trabalho; o intervalo solicitado por Antonio das 9h15 às 9h23, sinalizado por uma campainha, permite que todos comam alguma coisa



## 1998

In Codogno wird eine Straße nach Antonio Falchetti benannt.

*Em Codogno, uma rua leva o nome de Antonio Falchetti.*

## 2003

In Polen wird ELTEM gegründet, ein Unternehmen, an dem MTA als Partner beteiligt ist, und in dem die Entwicklung und Produktion von Verkabelungen für Spezialfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Erdbewegungsfahrzeuge stattfindet.

*Surge a ELTEM na Polônia, sociedade na qual a MTA participa como sócia minoritária, para a concepção e a produção de fiações para veículos especiais, veículos agrícolas e de terraplanagem.*

## 2003

Umberto und Giuseppe Falchetti erhalten die Anerkennung als „Verdienstvolle Einwohner Codognos“.

*Umberto e Giuseppe Falchetti recebem o reconhecimento de Codognese Benemérito.*

## 2004

Eröffnung eines neuen 6.000 m<sup>2</sup> großen Werksflügels für den Kunststoffspritzguss mit vollautomatischem Granulatverteilersystem.

*Abertura de uma nova ala de 6.000 m<sup>2</sup> para a injeção de plástico com um sistema de distribuição de granulados totalmente automático.*

## 2004

Änderung des Firmennamens: Meccanotecnica Codognese S.p.A wird in MTA S.p.A. umbenannt.

*Mudança de razão social: A Meccanotecnica Codognese passa a ser MTA S.p.A.*

## 2004

Eröffnung der Niederlassung in der Slowakei, deren Größe sich inzwischen mehr als verdreifacht hat und in dem fast 400 Personen beschäftigt sind.

*Abertura da sede na Eslováquia, que atualmente já triplicou de tamanho e emprega quase 400 pessoas.*

## 2006

In Codogno wird ein neues 6.000 m<sup>2</sup> großes Bürogebäude eingeweiht.

*É inaugurado, em Codogno, um novo edifício de 6.000 m<sup>2</sup> para os escritórios.*

## 2007

Eröffnung von MTA USA, technisches Vertriebsbüro mit Standort in Chicago, einer strategischen Position im Automobilssektor.

*Inauguração da MTA USA, escritório técnico comercial localizado em Chicago, posição estratégica no setor automotivo.*



etwas zu essen, ohne Gefahr zu laufen, sich dabei zu verletzen. Den Frauen, die bis 22 Uhr in der Produktion arbeiteten, bekamen zum Abendessen einen Teller Suppe oder Pasta.

Um das Wohlergehen der Beschäftigten zu gewährleisten, erhielten alle eine einheitliche Arbeitskleidung, auf der das Meccanotecnica-Logo aufgestickt war: für die Frauen einen Kittel und für die Männer Hosen und ein T-Shirt. Antonio Falchetti belohnte seine Beschäftigten auch gerne mit kleinen Gesten und Geschenken: Zum Fest der Heiligen Lucia, das am 13. Dezember gefeiert wird, bedachte er stets ihre Kinder.

Sein Charakter brachte es aber auch mit sich, dass er mit feiner Ironie auf Dinge hinwies, die ihm nicht gefielen: Frauen, die Hosen tragen fragte er, ob sie diese ihrem Mann gestohlen hätten. Die mit Miniröcken forderte er auf, „aufzupassen, nicht zu stolpern“. Und er ließ es sich nicht nehmen, Männern an den Haaren zu ziehen, wenn diese etwas zu lang gewachsen waren. Kleine Gesten einer Person, der das Unternehmen und vor allem die Menschen, die dessen wahre Seele und Wert ausmachen, am Herzen lagen.

### Zum Wohle des Landes

Antonio Falchetti stand in Codogno jedoch nicht nur für Meccanotecnica Codognese. So begann er beispielsweise nach dem Krieg einer Gruppe zielstrebigere Jugendlicher im San-Luigi-Oratorium Unterricht in Elektrotechnik zu geben, wobei er ein Heft mit den Notizen aus seiner Schulzeit nutzte.

*sem correr o risco de se machucar. As mulheres que trabalham na produção até as 22h recebem um jantar, à base de sopa ou macarrão.*

*Sempre para o bem-estar dos trabalhadores, todos os operários recebem um uniforme na qual está bordado o logotipo da Meccanotecnica: para as mulheres um jaleco e para os homens calças e uma camiseta. Antonio Falchetti também adora recompensar os seus colaboradores com pequenos gestos e presentes: na festa de Santa Luzia, comemorada no dia 13 de dezembro, ele nunca se esquece dos filhos de seus funcionários.*

*Mas o seu caráter também o leva a apontar, com delicada ironia, o que não gosta: pergunta às mulheres que usam calças se as roubaram do marido, sugere às que usam minissaias que tenham “cuidado para não tropeçar”. E não renuncia à puxar os cabelos dos homens que os deixam crescer um pouco mais. Pequenos gestos de quem se preocupa com a empresa e, principalmente, com as pessoas, que constituem a sua alma e valor.*

### Para o bem do território

*Antonio Falchetti, para Codogno, não representou apenas a Meccanotecnica Codognese. Depois da guerra, por exemplo, começou a dar aulas de eletrotécnica a um grupo de meninos cheios de boa vontade no Oratório San Luigi, utilizando um caderno com as anotações recolhidas quando frequentava a escola.*



Die Mitgliedskarte des italienischen Handwerkerverbands (Associazione Artigiani Italiani).

Antonio und Aurelia auf einem Foto Mitte der 1970er Jahre.

O cartão de membro da Associação de Artesãos Italianos.

Antonio e Aurelia em uma foto tirada em meados dos anos 70.



1958 gründete er dann die „Associazione Autonoma Artigiani di Codogno und Mandamento“ (Unabhängiger Handwerkerverband von Codogno und Bezirk) mit dem Ziel, „die Interessen der Handwerker von Codogno und der Gemeinden, die bereits zum Bezirk von Codogno und Maleo gehörten, zu schützen und zu fördern“. Er war 19 Jahre lang Vorsitzender, bis er 1977 aus gesundheitlichen Gründen zurücktrat. In dem Bericht als scheidender Vorsitzender schrieb er, nachdem er die finanzielle Situation des Verbands ausführlich dargelegt hatte, dass er das Amt mit dem Stolz eines Menschen verlasse, der es seinem Nachfolger „mit einer gesunden und robusten Bilanz und Finanzlage“ anvertraue.

Antonio wurde am 2. Juni 1972 die Auszeichnung des „Cavaliere della Repubblica Italiana“ (Verdienstritter der Italienischen Republik) verliehen. Er selbst zog sich 1977 auf das landwirtschaftliche Anwesen seiner Frau in der Toskana zurück, wo er 1981 verstarb.

### Ein neuer Standort

Unterdessen setzte Meccanotecnica seinen Wachstumskurs fort. In Umberto Falchettis Notizbücher ist zu lesen: „Dezember 1971: 19 Angestellte, 143 Arbeitnehmer, 2 Lehrlinge insgesamt 164.“ Diese Zahlen sind weit von der heutigen Situation entfernt, verdeutlichen jedoch das Entwicklungspotenzial des Unternehmens.

Schon bald begannen Umberto und Giuseppe Falchetti über den Bau eines neuen Firmensitzes nachzudenken und begannen 1978 dessen Bau im Industriegebiet von Codogno. Kurz darauf, im Jahr 1979, wird Meccanotecnica zur einer Aktiengesellschaft. In dieser Zeit wurden auch die Unternehmen Stabak und Cablat gegründet, die dann jeweils auf Kunststoff- und Bakelit-Spritzguss sowie auf die Kabelkonfektion spezialisiert waren: beides Unternehmen, die später in das Unternehmen eingegliedert wurden.

Einige Beschäftigte bei der Einweihung des neuen Produktionsbereichs im Jahr 1966.

Das Lager im Jahr 1962.

Alguns trabalhadores durante a inauguração da nova área de produção em 1966.

O armazém em 1962.



*Em 1958, fundou a Associação Autônoma de Artesãos de Codogno e Circunscrição, com o objetivo de “tutelar e desenvolver os interesses dos Artesãos de Codogno e dos municípios já integrados na circunscrição de Codogno e Maleo”. Exerce o cargo de presidente por dezenove anos, até a sua renúncia em 1977 por motivos de saúde. No relatório como presidente cessante, depois de ter explicado detalhadamente a situação patrimonial da associação, escreve que deixa o cargo com o orgulho de quem o confia ao sucessor “com uma situação patrimonial e financeira sã e robusta”.*

*Condecorado em 2 de junho de 1972 como Cavaleiro ao Mérito da República Italiana, Antonio retirou-se em 1977 indo morar na propriedade agrícola de sua esposa na Toscana, onde faleceu em 1981.*

### Uma nova sede

*A Meccanotecnica, no entanto, continuou o seu percurso de crescimento. Nos quadernos de Umberto Falchetti lemos: “Dezembro de 1971: 19 funcionários, 143 operários, 2 aprendizes. Total 164”. São números muito distantes da realidade atual, mas que preveem o potencial de desenvolvimento.*

*Umberto e Giuseppe Falchetti logo começaram a pensar na construção de uma nova sede e, em 1978, iniciaram as obras para a sua construção na zona industrial de Codogno. Pouco depois, em 1979, a Meccanotecnica passa a ser uma sociedade por ações. Nesse período houve também a constituição das sociedades Stabak e Cablat, especializadas respectivamente na injeção de plástico e baquelite e na montagem de cabos: companhias que posteriormente seriam incorporadas à empresa.*



## 2008

Eröffnung eines neuen 3.700 m<sup>2</sup> großen Bereichs spezifisch für die Stanzerei.

*Abertura de uma nova ala de 3.700 m<sup>2</sup> dedicada ao corte.*

## 2008

Übernahme von Digitek und Gründung eines Hauptsitzes für Elektronik in Concordia sulla Secchia, in der Provinz Modena.

*Aquisição da Digitek e criação de uma sede da eletrônica em Concordia sulla Secchia, na província de Modena.*

## 2009

Gründung von MTA India mit Standort in Pune, einer Stadt, die als strategisches Zentrum der lokalen Automobilindustrie gilt.

*Constituição da MTA India com sede em Pune, cidade considerada polo estratégico da indústria automotiva local.*

## 2012

Eine Fläche von 1.500 m<sup>2</sup> wird für das Labor genutzt, wo Umwelt-, mechanische, elektrische, optische und elektronische Tests stattfinden.

*Uma área de 1.500 m<sup>2</sup> é dedicada ao laboratório onde são realizados testes ambientais, mecânicos, elétricos, óticos e eletrônicos.*

## 2014

Nach dem Erdbeben in der Emilia Romagna, das das Bürogebäude zerstörte, aber auch im Hinblick auf eine bessere Organisation des Aufbaus der Elektronikproduktion zieht MTA in einen neuen Standort in Rolo in der Provinz Reggio Emilia um.

*Após o terremoto na Emilia Romagna, que destruiu o edifício de escritórios, mas também para melhor organizar o layout da produção eletrônica, a MTA se transfere para uma nova sede construída em Rolo, na província de Reggio Emilia.*

## 2014

Gründung von MTA China mit Büros und Produktionsstätte in Shanghai.

*É constituída a MTA China, com escritórios e estabelecimento de produção em Shanghai.*



1983 erfolgte der Umzug in den neuen Standort, ein Gebäude von ca. 11.000 m<sup>2</sup> in einer Größe von rund 100.000 m<sup>2</sup> entstand. Die Weitsicht der Familie Falchetti stellte sicher, dass das zu diesem Zweck erworbene Grundstück groß genug war, um in den nächsten Jahrzehnten Platz genug für die notwendigen Erweiterungen zu haben und mit der zunehmenden Nachfrage der Kunden Schritt halten zu können. In der Tat wurde die ursprüngliche Anlage bis zum heutigen Zeitpunkt auf eine überdachte Fläche von 40.000 m<sup>2</sup> vergrößert.

Mit dem Umzug in das neue Werk machte das Unternehmen einen weiteren Qualitätssprung und nahm weitere Bauteile in seinen Tätigkeitsbereich auf. So startete beispielsweise, ebenfalls 1983, die Produktion der Sicherungsdose für den Alfa 33, den Limousinen-

*Em 1983 ocorre a mudança para a nova sede, desenvolvida em um edifício de 11.000 m<sup>2</sup> em uma superfície de aproximadamente 100.000 m<sup>2</sup>. A prospectiva da família Falchetti garante que o terreno adquirido para este fim seja suficientemente amplo para permitir, nas décadas seguintes, realizar as ampliações necessárias para acompanhar o crescimento da demanda por parte dos clientes, tanto que o estabelecimento original irá atingir o tamanho atual de 40.000 m<sup>2</sup> cobertos.*

*Com a transferência para a nova estrutura, a empresa dá mais um salto de qualidade, expandindo a atividade para outros componentes. Sempre em 1983, por exemplo, teve início a produção da caixa porta-fusíveis destinada ao Alfa 33, o berlina herdeiro do Alfasud do qual*

Nachfolger des Alfasud, dessen Mechanik weitgehend übernommen wurde: ein bedeutender Schritt, denn erstmals übernahm das Unternehmen auch die Entwicklung von all dem, was rund um die Sicherungen herum noch gebraucht wurde. Neue und wichtige Entwicklungen standen bereits vor den Pforten.

*utiliza grande parte da mecânica: um passo significativo, porque pela primeira vez a empresa também começou a projetar tudo o que está ao redor dos fusíveis. Mas já estamos diante de novos e importantes desenvolvimentos.*

### Eigenständig entwickeln

Der 1963 geborene Antonio Falchetti begann direkt nach seinem Universitätsabschluss in Maschinenbau im Jahr 1989 seine berufliche Karriere im Familienunternehmen und nahm sofort eine anspruchsvolle, ihm von seinem Vater anvertraute Aufgabe an. Es bestand Bedarf einer

### Projetar por conta própria

*De fato, em 1989, Antonio Falchetti, classe de 1963, ainda recém-formado em engenharia mecânica, iniciou o seu percurso profissional na empresa familiar, assumindo imediatamente uma ambiciosa tarefa que lhe foi confiada pelo seu pai Umberto. Existe a*

Die Verleihung der Auszeichnung als "Cavaliere della Repubblica Italiana" (Verdienstritter der Italienischen Republik) 1972 an Antonio Giulio Falchetti.

Unten. Die 1967 Antonio Falchetti vom italienischen Handwerkerverband (Associazione Artigiani italiani) als Anerkennung verliehene Medaille.

Auf der nebenstehenden Seite. Der MTA-Standort in der Viale dell'Industria im Jahr 1983.

*A condecoração de Cavaleiro ao Mérito da República Italiana concedida a Antonio Giulio Falchetti em 1972.*

*Abaixo. A medalha da Associação de Artesãos Italianos entregue em reconhecimento a Antonio Falchetti em 1967.*

*Na página ao lado. A sede da MTA em Viale dell'Industria em 1983.*



## 2015

Gründung von TIMA in Reggio Emilia, einem Unternehmen, das auf die Entwicklung und Lieferung elektrischer und elektronischer Systeme für Geländefahrzeuge und Arbeitsmaschinen spezialisiert ist. MTA ist Minderheitsgesellschafter und stellt dem Unternehmen seine technische Unterstützung bei der Entwicklung und Produktion von Instrumenten, Displays, elektronischen Steuergeräten sowie elektromechanischen Bauteilen zur Verfügung.

*Surge a TIMA em Reggio Emilia, especializada no projeto e fornecimento de sistemas elétricos e eletrônicos para veículos off-road e máquinas de trabalho. A MTA participa como sócia minoritária e fornece suporte técnico para o desenvolvimento e a produção de instrumentação, displays, centralinas eletrônicas e componentes eletromecânicos.*

## 2015

Eröffnung eines Werks in Mexiko für die Produktion und Belieferung der NAFTA-Regionen.

*Abertura de um estabelecimento no México, criado para a produção e a entrega nas regiões NAFTA.*

## 2017

Strategisch günstig in der Freihandelszone von Kenitra gelegen, wird MTA Morocco als letzter Auslandsstandort des Konzerns mit dem Ziel gegründet, den EMEA-Markt zu beliefern.

*Estrategicamente localizada na Free Trade Zone de Kenitra, a MTA Morocco, última sede estrangeira do grupo, foi fundada para abastecer o mercado EMEA.*

## 2022

Übernahme von EDN S.r.l., einem Unternehmen, das auf die Entwicklung von OBC (On-Board Battery Charger) und DC/DC-Wandlern spezialisiert ist.

*Aquisição da EDN S.r.l., empresa especializada no desenvolvimento de on-board battery charger e conversores DC/DC.*

## 2024

Übernahme eines Geschäftszweigs der Calearo Antenne S.p.A., das fortschrittliche Kommunikationstechnologien entwickelt und produziert.

*Aquisição de um ramo de atividade da Calearo Antenne S.p.A., que desenvolve e produz tecnologias avançadas para a comunicação.*



Entwicklungsabteilung für Bauteile, die das Unternehmen proaktiv gegenüber seinen Kunden machen und es aus der Abhängigkeit von den Entwürfen, die ihm allein von den Herstellern vorgegeben wurden, freischaufeln sollte.

Die Folge war also eine Trennung zwischen der Entwicklung der Formen und der der Bauteile. Darüber hinaus kam jetzt eine für die computergestützte Produktion (durch Werkzeugmaschinen) erforderliche moderne CAD/CAM-Software zum Einsatz. Diese Strategie erwies sich als erfolgreich, da sie Meccanotecnica in die Lage versetzte, seinen Kunden einen „kompletten Zyklus“ bestehend aus Entwicklung, Industrialisierung, Prüfverfahren und Produktion der Bauteile zu bieten: Heute bezeichnet man das allgemein als „One-Stop-Shop“.

In Wirklichkeit hatte das Projekt zur Herstellung von UniVal® Sicherungen bereits im Jahr 1979 mit der Analyse eines Produkts eines

*necessidade de um escritório dedicado ao design dos componentes que torne a empresa propositiva perante os clientes, libertando-a da dependência dos projetos que lhe são confiados pelos fabricantes.*

*É portanto implementada uma separação entre o design dos moldes e o dos componentes; além disso, é adotado o moderno software CAD/CAM, necessário à produção assistida por computador (através de máquinas-ferramentas). Essa estratégia acaba por ser um sucesso, pois coloca a Meccanotecnica em condições de oferecer ao cliente um “ciclo completo”, incluindo design, industrialização, teste e produção dos componentes: o que hoje é definido como “one stop shop”.*

*Na verdade, o projeto para a produção dos fusíveis UniVal® já tinha começado em 1979, com a análise de um produto de uma empresa concorrente. A instalação das primeiras linhas UniVal®*



Einige Fotos der MTA-Büros im Jahr 1991.

Algumas fotos dos escritórios da MTA em 1991.



Die Familie Falchetti im Jahr 2006.

A família Falchetti em 2006.

Konkurrenten begonnen. Die Installation der ersten UniVal® -Linien am Standort Viale dell'Industria geht auf das Jahr 1983 zurück, während Stabak die Kunststofffertigung der beiden Halbschalen anvertraut wurde: Dank des neuen Systems verließ das Produkt die Produktionslinie bereits endgefertigt und getestet. Es verstand sich jedoch von selbst, dass sich Meccanotecnica zur Gewährleistung seiner proaktiven Position gegenüber Kunden, nicht auf die Lieferung einzelner Bauteile beschränken durfte: Alles, was rund um die Stromversorgung in einem Fahrzeug erforderlich ist, sollte entwickelt werden – angefangen bei der Batterie und ihren Klemmen bis hin zu Sicherungsdosen, Kontakten und Steckverbindern.

Diese Entwicklung markierte einen wichtigen Wendepunkt für das Unternehmen, das seitdem in Sachen Entwicklung von Vorsicherungsdosen zur Leistungsverteilung und zum Schutz des elektrischen Systems für Nieder-, Mittel- und Hoch-spannungsanwendungen sowie Steckverbindern und Sicherungen weltweit als Bezugspunkt etabliert ist. Auf den Punkt gebracht, das Unternehmen wurde Lieferant dieser Produkte der weltweit bedeutendsten Hersteller – nicht nur von Autos, sondern auch von Motorrädern, Lkws, Landwirtschafts- und Erdbewegungsmaschinen.

2004 feierte man das 40-jährige Bestehen von Meccanotecnica, das aus diesem Anlass einen anderen Namen bekam und sich jetzt MTA S.p.A. nannte. Ein Markenzeichen, das jetzt auf den Produkten stand und unter dem - vor allem die ausländischen Kunden - deren Herkunft erkannten. Weitere wichtige Entwicklungen stehen allerdings bereits in den Startlöchern.

*na sede de Viale dell'Industria remonta a 1983, enquanto a injeção das duas meias-carcaças foi confiada à Stabak: graças ao novo sistema, o produto sai já acabado e testado. No entanto, é claro que a Meccanotecnica, para ser propositiva perante os clientes, não pode se limitar em fornecer componentes individuais: tudo o que, a bordo de um veículo, está ligado à transmissão de corrente deve ser desenvolvido, a partir da bateria e dos seus terminais e passando pelas caixas porta-fusíveis, terminais e conectores.*

*Esta evolução marca um importante ponto de virada para a sociedade, que desde então se firma no âmbito mundial como empresa de referência para o desenvolvimento de centralinas para a distribuição da potência e para a proteção do sistema elétrico, destinadas a aplicações de baixa, média e alta tensão, bem como para a produção de conectores e fusíveis. Em pouco tempo, a empresa passa a ser a fornecedora desses produtos para os principais fabricantes mundiais não só de automóveis, mas também de motos, caminhões, veículos agrícolas e para a terraplanagem.*

*O ano de 2004 marca o quadragésimo ano de atividade da Meccanotecnica que, para a ocasião, muda de razão social, passando a ser MTA S.p.A., identificando-se assim com a marca impressa nos produtos com a qual os clientes, especialmente os estrangeiros, a conhecem. No entanto, outras evoluções importantes estão a caminho.*

## Die Entwicklung des Logos A evolução do logotipo



1954



1968



2005





Oben. Ein Gruppenfoto der Arbeitnehmer/-innen von MTA im Jahr 2004.

Links. Umberto und Giuseppe Falchetti im Jahr 1997.

Auf der nebenstehenden Seite. Die Familie Falchetti im Jahr 2024.

Acima. Uma foto de grupo dos trabalhadores da MTA em 2004.

À esquerda. Umberto e Giuseppe Falchetti em 1997.

Na página ao lado. A família Falchetti em 2024.

## Die Elektronik, ein neuer Horizont

Mit dem Aufkommen der Elektronik und ihren zunehmendem Einsatz in Fahrzeugen nahm das Unternehmen die Notwendigkeit wahr, sich auch auf diesem Markt präsent zeigen zu müssen. Die Lösung kam 2008 mit der Übernahme von Digitek, einem 1983 im Raum Modena gegründeten Unternehmen, das sich auf die Herstellung von Cockpits und elektronischen Steuergeräte für namhafte Automobilhersteller spezialisiert hatte.

Die Integration des neuen Unternehmens ging schnell von statten: 2014 wurde sein Sitz nach Rolo, einer Stadt nordöstlich von Reggio Emilia, an einen sich durch modernste Technologien auszeichnenden neuen Standort verlegt. Die heutige lokale Einheit MTA in Rolo gab dem Unternehmen die Möglichkeit, schnell eine führende Position im Bereich der Kombiinstrumente und Displays für Supersportwagen, Motorräder, Traktoren und Erdbewegungsmaschinen einzunehmen.

Darüber hinaus waren die letzten Jahre vom Beginn des Übergangs zur Elektromobilität geprägt. Auch hier reagierte MTA schnell auf diese Marktentwicklung und verschaffte sich durch die Übernahme von EDN S.r.l., einem führenden italienischen Unternehmen in der Entwicklung und Produktion von OBC (On-Board Battery Charger) und DC/DC-Wandlern für Elektro- und Hybridfahrzeuge das erforderliche Know-how.

Zuletzt bzw. im Jahr 2024 erfolgte die Übernahme eines Geschäftsbereichs von Calearo Antenne S.p.A., einem Unternehmen mit Hauptsitz in Isola Vicentina (Vicenza), das seit 1957 fortschrittliche Kommunikationstechnologien entwickelt und produziert, wobei es in Synergie mit den weltweit größten Automobilherstellern arbeitet. Eine strategische Entscheidung, die es MTA ermöglichte, sein Business

## A eletrônica, novo horizonte

*Com a chegada da eletrônica e a sua utilização cada vez maior nos veículos, a empresa sente a necessidade de uma presença própria neste setor. A solução chegou em 2008 com a aquisição da Digitek, sociedade fundada em 1983 na região de Modena, especializada na fabricação de painéis de instrumentos e centralinas eletrônicas para fabricantes de automóveis de alto perfil.*

*A integração da nova sociedade ocorreu rapidamente: em 2014, a sua sede foi transferida para Rolo, localidade a nordeste de Reggio Emilia, para um novo local caracterizado pelas mais avançadas tecnologias. Aquela que hoje é a MTA Unidade local de Rolo permite à empresa obter rapidamente a liderança no setor de quadros de instrumentos e displays para carros superesportivos, motos, tratores e máquinas de terraplanagem.*

*Além disso, os últimos anos foram caracterizados pelo início da transição para a mobilidade elétrica. Também neste caso, a MTA reage prontamente à evolução do mercado, obtendo o know-how necessário através da aquisição da EDN S.r.l., empresa italiana líder na concepção e realização de carregadores de baterias de bordo e conversores DC/DC para veículos elétricos e híbridos.*

*A mais recente é a aquisição, em 2024, de um ramo de atividade da Calearo Antenne S.p.A., sociedade com sede na Isola Vicentina (Vicenza) que, desde 1957, desenvolve e produz tecnologias avançadas de comunicação, trabalhando em sinergia com os maiores fabricantes de automóveis do mundo. Uma escolha estratégica, que permite à MTA expandir o seu negócio em novas tecnologias relacionadas com a conectividade dos veículos (entre si e com o ambiente circunstante), também graças às*

bezüglich neuer Technologien im Bereich Fahrzeugkonnektivität (untereinander und mit der Umgebung) auszubauen, was auch dank der ausgeprägten verfügbaren Synergien mit den Forschungs- und Entwicklungsabteilungen für Elektrik und Elektronik möglich war.

## Nicht nur Italien

Während all dieser Entwicklungen wollte MTA trotz seiner Verwurzelung in seinem Ursprungsgebiet nicht auf das Wachstum außerhalb der Landesgrenzen verzichten. Daher ergab sich bereits in den 1990er Jahren die Notwendigkeit, neue Produktionsstätten in der Nähe der Niederlassungen namhafter Automobilhersteller zu errichten. Es ist daher kein Zufall, dass der erste ausländische Standort des Unternehmens im Jahr 1995 in São Paulo, Brasilien, eingerichtet wurde. Heute verfügt MTA, das eine große internationale Expansion erlebt hat (der die Vertiefungen auf den folgenden Seiten gewidmet sind), über sieben Niederlassungen im Ausland: Zu dem Standort in Brasilien kamen nach und nach weitere in der Slowakei (2004), in den Vereinigten Staaten (2007), in Indien (2009), in China (2014), in Mexiko (2015) und in Marokko (2017).

## Heute

So wurde die 1954 gegründete kleine Werkstatt zu einem globalen Referenzunternehmen für die Produktion eines großen Portfolios an elektrischen und elektronischen Bauteilen für die weltweit bedeutendsten Hersteller von Automobilen, Motorrädern, Lkws, Landwirtschafts- und Erdbewegungsmaschinen. Auch heute befindet es sich noch im Besitz derselben Familie: Der Gründer Antonio übergab die Leitung an seine Söhne Umberto und Giuseppe, die dem Beispiel ihres Vaters folgend ihr ganzes Leben dem Unternehmen widmeten. Neben Antonio Falchetti, Umbertos Sohn und Geschäftsführer des Konzerns, arbeiten im Unternehmen auch seine Schwestern, Cousinsen und ein Neffe, der die vierte Generation begründete.

*fortes sinergias possíveis com os departamentos de pesquisa e desenvolvimento elétrico e eletrônico.*

## Não apenas a Itália

*Em tudo isto, embora mantendo as raízes no seu território, a MTA não quis renunciar ao crescimento fora das fronteiras nacionais. De fato, já na década de 90, surgiu a necessidade de criar novas unidades de produção perto dos locais onde os grandes fabricantes de automóveis estavam se estabelecendo. Não é por acaso, portanto, que a primeira sede estrangeira da empresa foi estabelecida em São Paulo, Brasil, em 1995. Atualmente a MTA, que experimentou uma grande expansão internacional (à qual é dedicada uma análise aprofundada nas páginas seguintes), conta com sete sedes estrangeiras: após a brasileira foram gradualmente acrescentadas outras na Eslováquia (em 2004), nos Estados Unidos Unidos (em 2007), na Índia (em 2009), na China (em 2014), no México (em 2015) e no Marrocos (em 2017).*

## Hoje

*A pequena oficina, fundada em 1954, passa a ser uma empresa de referência mundial na produção de um vasto portfólio de componentes elétricos e eletrônicos, destinados aos principais fabricantes mundiais de automóveis, motos, caminhões, veículos agrícolas e para a terraplanagem. Hoje a propriedade ainda está nas mãos da mesma família: o fundador Antonio passou o testemunho aos filhos Umberto e Giuseppe que, seguindo o exemplo do pai, dedicaram a vida inteira à empresa. Com Antonio Falchetti, filho de Umberto e diretor geral do grupo, trabalham as suas irmãs, primos e um sobrinho que deu início à quarta geração.*





# Interview Entrevista

Von/Da Emilio Deleidi

Die Welt der Pkws und des Transportwesens im Allgemeinen befindet sich mit dem von der Europäischen Union bis 2035 vorgesehenen Übergang zur Elektromobilität bzw. einer „kohlenstofffreien“ Mobilität, in einer Phase des Wandels, die ohne weiteres als epochal bezeichnet werden kann. Die Industrie dieser Branche muss daher für diese neuen Herausforderungen bereit sein: Ingenieur Antonio Falchetti, Geschäftsführer von MTA, erklärt, wie sich das Unternehmen auf die Zukunft vorbereitet.

*O mundo dos automóveis e, em geral, dos transportes vive uma fase de mudanças que não é arriscado definir como epocais, com a transição para formas de mobilidade elétrica ou, em qualquer caso, “carbon free” prevista pela União Europeia para 2035. A indústria do setor deve, portanto, estar preparada para esses novos desafios: o engenheiro Antonio Falchetti, Diretor Executivo da MTA, explica como a empresa se prepara para enfrentar o futuro.*

**Im Laufe seines 70-jährigen Bestehens hat MTA die Veränderungen des Automobils stets mitgetragen, die in letzter Zeit jedoch immer schneller stattzufinden scheinen: Wie ist es Ihrem Unternehmen gelungen, stets am Puls der Zeit zu bleiben?**

Unsere Geschichte begann mit nur zwei Produkten für den Aftermarket: In einem Land wie Italien, in dem nach dem Krieg praktisch alles fehlte, erkannte mein Großvater Antonio, dass die in der Autoelektrik und in Autowerkstätten am häufigsten verwendeten Komponenten Sicherungen waren, die oft durchbrannten, sowie Kühlerverschlüsse, die durch den Kontakt mit Wasser beschädigt wurden. Nach einer Ausbildung zum Elektrotechniker beschäftigte sich mein Großvater auch mit Hochspannungssicherungen, wie sie beispielsweise für die Aufzüge von Stigler Otis, der Firma, bei der er gearbeitet hatte, verwendet wurden. Mit der Weiterentwicklung des Automobils kamen in den 1970er und 1980er Jahren nach und nach weitere Produkte zu den Sicherungen hinzu, darunter Kontakte, Zündkerzenstecker und Geräte zum Schutz von Autoradios vor Störungen. Allerdings stammte damals die Hälfte unseres Umsatzes aus der Verkabelung für die Modelle des Fiat-Konzerns.

**Em setenta anos de vida, a MTA sempre apoiou as transformações do automóvel que, recentemente, parecem ter experimentado uma aceleração: como a sua empresa conseguiu estar sempre em sintonia com os tempos?**

*A nossa história começa com apenas dois produtos, destinados ao mercado pós-venda: em um País como a Itália onde faltava praticamente tudo após a guerra, o meu avô Antonio percebeu que os componentes mais utilizados pelos eletricitistas automotivos e pelos mecânicos eram os fusíveis, que muitas vezes queimavam, e as tampas dos radiadores, que se estragavam em contato com a água. Com formação de técnico em elétrica, o meu avô também se dedicou aos fusíveis de alta tensão, como os usados nos elevadores da Stigler Otis, empresa onde trabalhou. Nas décadas de 70 e 80, com a evolução do automóvel, outros produtos foram sendo gradativamente adicionados aos fusíveis, como terminais, tampas das velas e dispositivos para proteger os rádios automotivos contra interferências. Na época, porém, metade do nosso volume de vendas era proveniente das fiações, destinadas aos modelos do grupo Fiat.*



**Gab es denn einen regelrechten Wendepunkt in der Tätigkeit des Unternehmens?**

An einem gewissen Punkt verloren wir den Auftrag für die Verkabelungen, was zu Schwierigkeiten hätte führen können. Doch wir hatten in der Tat bereits beschlossen, eine betriebsinterne technische Abteilung einzurichten, um Bauteile nicht mehr nur nach Kundenspezifikationen, sondern nach unserem eigenen Entwurf zu fertigen. In der Zwischenzeit hatte sich auch die Einspritzung in Kraftstoffversorgungssysteme der Motoren durchgesetzt. Diese barg bei Unfällen jedoch eine Brandgefahr in sich, da der Benzinstrahl bei einem Kontakt mit den heißen und ungeschützten Kabeln der Batterie Feuer fangen konnte. Wir hatten ein Produkt zum Schutz heißer Kabel entwickelt, das diese Gefahr vermied und uns die Chance bot, aufgrund unseres Know-hows der mit der Leistung verbundenen Probleme eine führende Position unter den Zulieferern der Automobilhersteller einzunehmen. Aus dieser Erfahrung entstand schließlich eine breitere Produktpalette wie Klemmen, Sicherungsdosen (auch für den Fahrgastraum), Schutzsysteme usw. Im Laufe der Zeit ist die Zahl der elektrischen Bauteile in Autos erheblich gestiegen und damit einhergehend auch der Bedarf am Schutz der Kabel. Das führte dazu, dass wir von der einen Dose für den Alfa 33 zu immer zahlreicheren und anspruchsvolleren Produkten übergegangen sind. In den 2000er Jahren haben wir uns endgültig als Bezugspunkt unter den großen Herstellern in der Welt des Schutzes der Energieversorgungssysteme in Automobilen etabliert.

**In der darauf folgenden Zeit übernahm die Elektronik in Fahrzeugen aller Art eine wesentliche Rolle: Wie ging man mit dieser Innovation um?**

Mit dem Aufkommen der ersten elektronischen Steuergeräte erkannten wir die Notwendigkeit, auch in diesem Sektor vertreten zu sein, und entschieden uns daher für die Übernahme von Digitek, einem im Auftrag namhafter Hersteller tätigen und auf Elektronik spezialisierten Unternehmen. Im Laufe der Zeit haben wir uns also praktisch in zwei Geschäftsbereichen aufgestellt. Der erste betrifft

**Houve uma verdadeira virada nas atividades da empresa?**

*Em um determinado momento, perdemos a ordem relativa às fiações, o que poderia ter causado dificuldades. Na realidade, já tínhamos decidido criar um departamento técnico interno, com o objetivo de realizar componentes já não apenas conforme as especificações do cliente, mas com o nosso projeto. Neste ínterim, também foi estabelecida a injeção nos sistemas de alimentação dos motores, o que acarretava o risco de incêndio em caso de acidente, pois o jato de gasolina poderia incendiar-se ao entrar em contato com os fios quentes e desprotegidos da bateria. Tínhamos criado um produto para a proteção dos cabos quentes, que evitou este perigo e que nos tornou, entre os fornecedores dos fabricantes automobilísticos, a empresa líder no conhecimento de problemas relacionados com a potência. A partir dessa experiência surgiu uma gama mais ampla de produtos, como terminais, caixas porta-fusíveis (também para habitáculos), sistemas de proteção e assim por diante. Ao longo do tempo, os componentes elétricos dos automóveis aumentaram consideravelmente, dessa maneira a exigência de proteção dos cabos cresceu e passamos da única caixa do Alfa 33 para produtos cada vez mais numerosos e sofisticados. Na década de 2000 nos estabelecemos definitivamente entre os grandes fabricantes como referência no mundo da proteção da energia a bordo de automóveis.*

**Posteriormente, a eletrônica assumiu um papel de protagonista em todos os tipos de veículos: como essa inovação foi abordada?**

*Com a chegada das centralinas eletrônicas, percebemos a necessidade de estarmos presentes também nesse setor, por isso decidimos adquirir a Digitek, empresa especializada em eletrônica para fabricantes de alto perfil. Com o tempo, portanto, nos estruturamos em duas unidades operacionais. A primeira é a “histórica”, dedicada à produção de componentes elétricos, que atinge elevados volumes de produção e tem como clientes grandes fabricantes de veículos; a segunda, mais recente, é dedicada à eletrônica e trata de elementos sofisticados como os quadros*



die „traditionelle“ Tätigkeit, die der Produktion elektrischer Bauteile gewidmet ist. Er erzielt hohe Produktionsmengen und zählt die großen Fahrzeughersteller zu seinen Kunden. Der zweite, neuere Geschäftszweig befasst sich mit Elektronik und somit mit anspruchsvollen Vorrichtungen wie Kombiinstrumente und Displays für Supersportwagen, Traktoren und Erdbewegungsmaschinen; Komponenten für die Leistungselektronik wie OBC und DC/DC-Wandler für E-Fahrzeuge; Automobilantennen verschiedener Art - sowohl für die Erstausrüstung als auch für den Ersatzteilmarkt.

*de instrumentos e os displays para os carros superesportivos, os tratores e as máquinas de terraplanagem; componentes para eletrônica de potência, como carregadores de bordo e conversores DC/DC de veículos elétricos; antenas automotivas de diversos tipos, tanto para equipamentos originais quanto para o mercado pós-venda.*

**Agora o mundo automotivo se prepara para uma transição para o futuro que assenta em pilares como a alta tensão em veículos movidos a bateria e a conectividade. Como vocês estão se preparando para esse momento?**

*A tensão dos sistemas de bordo dos carros passou dos 24 volts iniciais para os 48 volts dos carros híbridos e para 400 e 800 volts dos elétricos, mas já se fala em esquemas de 1.200 volts: nesse âmbito estamos mais do que prontos, porque já produzimos centralinas com uma tecnologia completamente diferente daquela dos produtos de baixa tensão, tendo substituído o material plástico das mesmas pelo alumínio. Um material que pretendemos usar também nos busbar, para a distribuição de energia, em vez do cobre, que é mais pesado. Também estamos realizando fusíveis de alta tensão, voltando um pouco às nossas raízes, visto que o meu avô já os produzia, e relés de potência. São todos componentes que, para as aplicações automotivas, devem ser mais leves, menores e adaptados aos esforços causados pelos veículos. Trata-se sempre de caixas de proteção de energia, mas como as próprias energias e as tensões envolvidas são agora muito mais altas, são necessários diferentes sistemas de design e tecnologias de produção. Tudo isso envolve também a realização de muitos testes, tanto de validação do design como de validação de produtos.*

**O segundo pilar, como mencionado, é o da crescente conectividade nos automóveis de nova geração.**

*Os fabricantes perceberam que não podem criar sozinhos sistemas inteiros tão complexos e preferem adquirir a infraestrutura básica de empresas especializadas como a nossa, capaz de fornecer o hardware (os displays, as telas sensíveis ao toque, etc.) já equipado com o software necessário para conectar as funções adicionais escolhidas pelo fabricante. Estamos, portanto, desenvolvendo sistemas para a conectividade básica, que depois é integrada pelos fabricantes com funções como smartphones, navegadores, aplicativos e sistemas de áudio, desenvolvidos para eles por players diferentes e especializados.*

**Derzeit bereitet die Automobilwelt auf eine Umstellung für die Zukunft vor, die auf Säulen wie die der Hochspannung in batteriebetriebenen Fahrzeugen und der Konnektivität ruhen wird. Wie bereiten Sie sich auf diese Wende vor?**

Die Spannung der On-board-Systeme von Fahrzeugen ist von anfänglich 24 Volt auf 48 Volt bei Hybridautos und bei E-Autos auf 400 und 800 Volt gestiegen, doch es ist bereits die Rede von Systemen mit 1.200 Volt: In diesem Bereich sind wir in jeder Hinsicht startklar, denn wir produzieren bereits Vorsicherungsboxen, deren Technologie sich komplett von der der Niederspannungsprodukte unterscheidet, da wir deren Kunststoffmaterial durch Aluminium ersetzt haben. Ein Material, das wir wohl auch für die Busbars, für die Leistungsverteilung, anstelle des schwereren Kupfers verwenden werden. Wir stellen ja auch Hochspannungssicherungen her und kehren damit ein wenig zu unseren Wurzeln zurück, da bereits mein Großvater sie in Produktion hatte, und auch Leistungsrelais. Dies sind alles Bauteile, die für Automobilanwendungen leichter sowie kleiner gebaut und den von den Fahrzeugen ausgehenden Belastungen angepasst werden müssen. Dabei handelt es sich weiterhin um Leistungssicherungsboxen, aber da die Leistungen wie auch die beteiligten Spannungen mittlerweile viel höher sind, sind neue Entwicklungssysteme und Produktionstechnologien erforderlich. All dies erfordert darüber hinaus das Durchführen zahlreicher Tests, sowohl für die Design- als auch die Produktvalidierung.

**Die zweite Säule ist, wie erwähnt, die zunehmende Konnektivität in Automobilen der neuen Generation.**

Die Hersteller haben erkannt, dass sie solch komplexe Systeme nicht komplett selbst fertigen können und ziehen es vor, die Basisinfrastruktur von spezialisierten Unternehmen wie unserem zu



beziehen, die in der Lage sind, die bereits mit der für die Verbindung der vom Hersteller gewählten Zusatzfunktionen notwendige Software ausgestattete Hardware (Displays, Touchscreens usw.) zu liefern. Wir entwickeln also Systeme für die Basiskonnektivität, die dann von den Herstellern mit Funktionen wie Smartphones, Navigationsgeräten, Apps und Audiosystemen, die von verschiedenen und spezialisierten Akteuren für sie entwickelt wurden, integriert werden.

**Também fala-se muito da próxima geração de baterias para carros elétricos, que vão permitir ultrapassar os atuais limites, principalmente em termos de autonomia: isso significa que os fabricantes terão novas exigências?**

*A tarefa dos nossos produtos ocorre a jusante da bateria; portanto, para nós fundamentalmente não faz diferença se a energia vem de acumuladores de íons de lítio ou de estado sólido ou, ainda, de células de combustível alimentadas pelo hidrogênio. Além disso, não devemos esquecer que, seja qual for o sistema de propulsão, o sistema de 12 ou 24 volts, com as suas exigências de proteção, continuará sempre a ser indispensável para alimentar os serviços de bordo: ou melhor, o seu papel será ainda mais importante pela necessidade de garantir o funcionamento de sistemas de infotainment e de outros serviços cada vez mais complexos.*

**Es wird auch viel über Batterien der nächsten Generation für E-Autos gesprochen, mit denen insbesondere die aktuellen, an die Autonomie gebundenen Grenzen überwunden werden können: Bedeutet das, dass auf die Hersteller neue Anforderungen zukommen werden?**

Die Aufgabe unserer Produkte betrifft den der Batterie nachgelagerten Bereich. Daher macht es für uns grundsätzlich keinen Unterschied, ob die Energie aus Lithium-Ionen- oder Festkörperakkumulatoren oder aber aus mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellen stammt. Darüber hinaus dürfen wir nicht vergessen, dass das System mit 12 oder 24 Volt unabhängig vom Antriebssystem mit seinen

# Zahlen Números



**2.000**

Beschäftigte  
colaboradores



**10**

Abteilungen für Forschung  
und Entwicklung  
departamentos de Pesquisa e  
Desenvolvimento

**2**

Geschäftsbereich: Elektrik und Elektronik  
unidades de negócio: Elétrica e eletrônica

**11**

Assemblierung  
departamentos de montagem



**11**

Standorte in der Welt  
sítios em todo o mundo

**5**

Spritzgussabteilung  
departamentos de moldagem  
de plástico

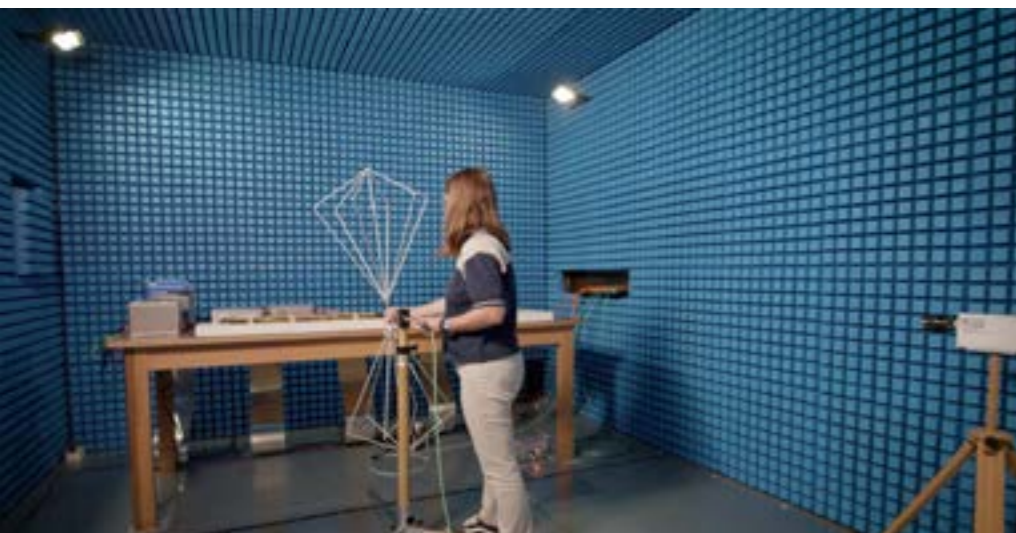
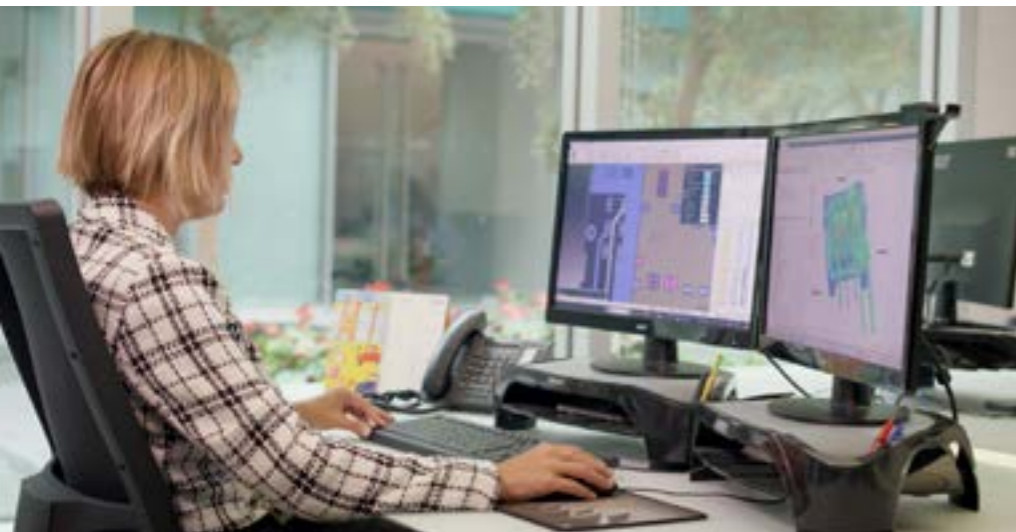
**1**

Abteilung für das Stanzen  
departamento de corte

**7**

Laboratorien  
laboratórios





Schutzanforderungen für die Stromversorgung der verbauten Verbraucher weiterhin unverzichtbar bleiben wird: Seiner Rolle kommt aufgrund der Notwendigkeit, die Funktionsfähigkeit der Infotainment-Systeme und anderer immer komplexer werdenden Dienste gewährleisten zu müssen, sogar immer mehr Bedeutung zu.

**Kommen wir nun zum Thema der menschlichen Ressourcen, dem wesentlichen Kapital jedes Unternehmens: Sind Maßnahmen im Bereich des Unternehmenswohls geplant?**

Bei uns stehen mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Work-Life-Balance auf dem Programm: So planen wir beispielsweise - vorerst nur am Standort Codogno - eine Betriebskrippe für die Kinder unserer Beschäftigten im Alter zwischen drei Monaten und drei Jahren, sowie ein internes Fitnessstudio und Aufenthaltsräume, die in den Arbeitspausen genutzt werden können. Große Wertschätzung genießen in all unseren Niederlassungen die Kantinenräume, die zum Teil auch über für ein Mittagessen im Freien ausgestattete Bereiche bereitstellen, und ganz allgemein die Qualität der hellen, in viel Grün eingebetteten Arbeitsumgebungen.

**Die Innovation setzt eine ständige Weiterbildung der menschlichen Ressourcen voraus: Wie bereiten Sie Ihre Belegschaft auf die neuen Aufgaben vor?**

Wir planen jedes Jahr Schulungsmaßnahmen mit unterschiedlichen Prioritäten, die auf einem Ermittlungsprozess der Anforderungen der verschiedenen Bereiche basieren, den die Manager in Zusammenarbeit mit ihren Mitarbeitern teilen. 2022 hielt das Unternehmen insgesamt über 7.400 Schulungsstunden für die Belegschaft ab, in

**Em relação ao tema dos recursos humanos, patrimônio essencial de qualquer empresa, estão previstas intervenções no âmbito do bem-estar corporativo?**

Planejamos várias, com o objetivo de melhorar a conciliação dos tempos entre a vida e o trabalho: por exemplo, estamos realizando, por enquanto apenas na sede de Codogno, uma creche da empresa para os filhos dos nossos colaboradores com idades entre os três meses e os três anos, bem como uma academia interna e áreas de reunião utilizadas nos intervalos de trabalho. Em todas as nossas sedes são muito apreciados os refeitórios, alguns dos quais também possuem espaços equipados que permitem almoçar ao ar livre e, em geral, a qualidade dos ambientes de trabalho luminosos e rodeados por muito verde.

**A inovação passa pela formação permanente dos recursos humanos: como vocês preparam os seus colaboradores para novas tarefas?**

Todos os anos planejamos atividades de formação com diferentes prioridades, segundo um processo de identificação das necessidades dos diferentes setores, compartilhado pelos gerentes com os seus colaboradores. Em 2022, a empresa ministrou aos funcionários mais de 7.400 horas totais de formação, também relacionadas ao tema segurança; além disso, continuou a atividade da MTA Academy for Project Engineers. Trata-se de um percurso específico de formação, inaugurado no último trimestre de 2021, que visa ampliar e desenvolver competências em design de componentes, permitindo o compartilhamento estruturado do conhecimento nos departamentos de pesquisa e desenvolvimento. Além de preparar as pessoas para as atividades em andamento e melhorar a eficiência

Um die Menschen auf die laufenden Aktivitäten vorzubereiten und die Effizienz der Prozesse zu verbessern, versuchen wir, sie zu Protagonisten der Innovation zu machen, indem wir neue Lösungen entwickeln und vorschlagen.

*Para preparar as pessoas para as atividades em andamento e melhorar a eficiência dos processos, também procuramos estimulá-las a se tornarem elas próprias protagonistas da inovação, idealizando e propondo novas soluções.*

denen unter anderem Sicherheitsthemen behandelt wurden. Darüber hinaus wurde die Tätigkeit der MTA Academy for Project Engineers fortgesetzt. Hierbei handelt es sich um einen speziellen Schulungskurs, der im letzten Quartal 2021 eingeführt wurde und darauf ausgerichtet ist, die Fähigkeiten in der Entwicklung von Bauteilen auszubauen sowie weiterzuentwickeln und einen strukturierten Austausch dieses Know-hows innerhalb der Abteilungen für Forschung und Entwicklung zu ermöglichen. Neben der Schulung des Personals für ihre Tätigkeit und der Verbesserung der Effizienz von Prozessen versuchen wir auch, die Beteiligten dazu anzuregen, selbst Akteure der Innovation zu werden und neue Lösungen zu konzipieren bzw. vorzuschlagen.

**Welche beruflichen Fähigkeiten werden Unternehmen wie das Ihre in Zukunft am meisten benötigen?**

Als technisches Unternehmen werden wir auch in Zukunft einen immer größeren Bedarf an Technikern haben, und zwar nicht nur mit fachspezifischer Spezialisierung, sondern allem voran mit guten ingenieurwissenschaftlichen Grundlagen und vor allem mit ausgeprägten persönlichen Eigenschaften wie Ideenreichtum und Kreativität.

**Zum Schluss noch: Wie sieht das Unternehmen MTA der Zukunft in Ihren Vorstellungen aus?**

Es wird ein Unternehmen sein, das über eine noch breitere Produktpalette verfügt und in der Lage ist, die interne Produktion der zum heutigen Zeitpunkt noch von Zulieferern bezogenen Bauteile zu steigern. Um stets wettbewerbsfähig zu bleiben, werden wir außerdem an der Kostendämpfung arbeiten, insbesondere an der Herabsetzung der allgemeinen Kosten. Letzterer Aspekt wird durch die stärkere Automatisierung der nicht produktiven Prozesse erreicht werden. Unsere Herausforderung besteht darin, den bereits in den 1960er Jahren bezüglich der Baugruppen durchgeführten Optimierungsprozess auch auf diese Betriebskette zu übertragen. Eine Rationalisierung der Verfahren, die nicht einfach ist, jedoch die Möglichkeit verleiht, Zeit und Geld zu sparen.

*dos processos, também procuramos estimulá-las a se tornarem elas próprias protagonistas da inovação, idealizando e propondo novas soluções.*

**Quais serão os profissionais dos quais empresas como a sua mais precisarão no futuro?**

*A nossa é uma empresa técnica, portanto no futuro também teremos uma necessidade cada vez maior de técnicos, mesmo sem especializações específicas, mas com boas bases de engenharia e, principalmente, com fortes qualidades pessoais de inventividade e criatividade.*

**Por fim, como será a MTA do futuro na sua visão?**

*Será uma empresa com uma gama de produtos ainda mais ampla e capaz de aumentar a produção interna daqueles componentes que hoje ainda são provenientes de fornecedores. Além disso, para sermos sempre competitivos, trabalharemos na contenção dos custos, em específico na redução das despesas gerais. Esse último aspecto é alcançado através da automatização adicional dos processos que não dizem respeito à produção. O nosso desafio é aplicar também a esta cadeia de atividades aquele processo de otimização já realizado na década de 60 para as montagens; uma racionalização dos procedimentos que não é simples, mas que permite poupar tempo e dinheiro.*





# Unsere Präsenz in Italien A nossa presença na Itália



## 1 MTA Italy - Codogno



Anfang der 1980er Jahre entsteht der Bedarf eines neuen Produktionsstandorts, der den veränderten Dimensionen und vor allem den immer verbindlicher werdenden Anforderungen des Automobilmarkts gerecht wird, der die Produktion von Bauteilen gemäß Branchenvorschriften an zertifizierten Standorten fordert. 1983 zieht MTA in die neue Struktur im Industriegebiet von Codogno um. Hier, wo sich auch heute noch der Hauptsitz befindet, fanden in den letzten 40 Jahren mehrere Erweiterungen und Renovierungen statt. Dieser Standort verfügt über ein hochspezialisiertes Forschungs- und Entwicklungszentrum für den Entwurf elektrischer und elektronischer Produkte sowie über einen Produktionsbereich, der die Abteilungen für den Kunststoffspritzguss, das Schneiden der Metalle und die Montage umfasst. Darüber hinaus gibt es eine Werkzeugabteilung, in der Spritz- und Stanzformen hergestellt werden, sowie ein Labor, in dem jedes Produkt einer Qualifizierungsphase unterzogen wird. Diese sieht sie Simulation anspruchsvollster Einsatzbedingungen jedes Bauteils vor.

*No início da década de 80 surgiu a necessidade de uma nova sede de produção que pudesse suprir as dimensões alteradas e, principalmente, as exigências cada vez mais vinculativas do mercado automobilístico, para o qual a produção de componentes deve ocorrer em locais certificados conforme as regulamentações do setor. Em 1983 a MTA mudou-se para a nova estrutura, situada na zona industrial de Codogno. Aqui, onde ainda hoje está situada a Sede, foram realizadas diversas ampliações e reestruturações ao longo dos últimos 40 anos. Esta sede possui um Centro de Pesquisa e Desenvolvimento altamente especializado para o projeto de produtos elétricos e eletrônicos e uma área de produção que inclui os departamentos de injeção de plástico, corte de metais e montagem. Há também o departamento de ferramentaria, para a realização de moldes de injeção e corte, e o laboratório, onde cada produto é submetido a uma fase de qualificação que requer testes capazes de simular as mais exigentes condições de utilização de cada componente.*

## 2 MTA Italy - Rolo

2008 öffnet MTA seine Business Unit Elektronik mit der Übernahme von Digitek, einem auf die Entwicklung und Produktion von Cockpits und elektronischen Steuergeräte spezialisierten Unternehmen, das 2014 in ein neues Werk in Rolo (Reggio Emilia) umzieht. In dieser Anlage folgt die Produktion sehr hohen Prozessstandards, die sie dank der Verwendung von Montagelinien der neuesten Generation, intern entwickelten Prüfgeräten und einem Rückverfolgbarkeitssystem, das unter Verwendung hochentwickelter Hardware- und Softwareverwaltung die Rückverfolgung jeder einzelnen Komponente des einzelnen Produkts ermöglicht, akkreditiert. Das gesamte, der Produktion vorbehaltene Areal ist eine EPA (Electronic Protected Area) und das Vorhandensein besonderer Vorrichtungen verhindert die Ansammlung elektrostatischer Aufladungen an Personen.

*Em 2008 a MTA iniciou a sua Unidade Operacional Eletrônica com a aquisição da Digitek, empresa especializada na concepção e produção de painéis de instrumentos e centralinas eletrônicas que, em 2014, mudou para um novo estabelecimento em Rolo (Reggio Emilia). Nesta estrutura a produção segue padrões de processo muito elevados, capazes de credencia-la como um local moderno, graças à utilização de linhas de montagem de última geração, equipamentos de teste desenvolvidos internamente e um sistema de rastreamento que permite rastrear o componente no produto, utilizando gerenciamento de hardware e software altamente avançado. Toda a área destinada à produção é EPA (Electronic Protected Area) e a presença de dispositivos especiais evita o acúmulo de cargas eletrostáticas nas pessoas.*

## 3 MTA Italy - Cinisello Balsamo

Mit der „elektrischen“ Wende des Automobilmarkts beschließt MTA, seine Position im Bereich Leistungselektronik mit einem immer umfangreicheren Angebot zu stärken. 2021 erfolgt die Übernahme von EDN, einem in der Entwicklung und Produktion von OBC (On-Board Battery Charger) und DC/DC-Wandlern für Elektro- sowie Hybridfahrzeuge führenden Unternehmen. Das Unternehmen agiert international mit Lösungen, die sich durch modernste Technologien auszeichnen und verfügt über eine R&S-Abteilung sowie einen hochmodernen Produktionsbereich.

*Com a virada “elétrica” do mercado automobilístico, a MTA decide reforçar a sua posição no setor da eletrônica de potência com uma oferta cada vez mais complexa. Em 2021 ocorre a aquisição da EDN, empresa líder na concepção e realização de OBC (On-Board Battery Charger) e conversores DC/DC para veículos elétricos e híbridos. A empresa atua no âmbito internacional com soluções caracterizadas pelas mais avançadas tecnologias e possui um departamento de P&D e uma área de produção de última geração.*

## 4 MTA Italy - Isola Vicentina

Im Januar 2024 erwirbt MTA einen Geschäftsbereich von Calero Antenne S.p.A. mit Schwerpunkt auf der Entwicklung und Produktion verschiedener Antennentypen für die Automobil-, Motorrad-, Lkw- und Off-Highway-Märkte - sowohl für die Erstausrüstung als auch für den Aftermarket. Diese Übernahme ermöglicht es dem Unternehmen, sich zunehmend als Bezugspunkt für die Entwicklung und Produktion von Bauteilen der elektrischen/elektronischen Architektur des Fahrzeugs aufzustellen. Darüber hinaus besteht dadurch jetzt Möglichkeit, auch im Bereich Antennen und Konnektivität, einem der Haupttrends der neuen Mobilität, zusätzliche Kompetenzen anzubieten.

*Em janeiro de 2024, a MTA adquiriu um ramo de atividade da Calero Antenne S.p.A. focado no desenvolvimento e na produção de diversos tipos de antenas para os mercados automotivo, de motos, caminhões e fora de estrada, tanto para equipamentos originais quanto para o mercado pós-venda. Esta aquisição permite à empresa apresentar-se cada vez mais como uma referência na concepção e produção de componentes da arquitetura elétrica/eletrônica do veículo, agregando a essa operação competências também na área de antenas e conectividade, uma das principais tendências da nova mobilidade.*



# Unsere weltweite Präsenz

## Nossa presença no mundo





### 1 MTA Brasil

**30**  
JAHRE IM 2025  
ANOS EM 2025

Mit der Gründung von MTA Brasil, einem Standort, der speziell auf die Bedürfnisse der Automobilhersteller zugeschnitten ist, startet MTA seinen Internationalisierungsprozess. MTA Brasil, das im Jahr 2025 sein 30-jähriges Jubiläum feiern wird, ist ein strategischer Standort für den wichtigen Mercosur-Markt. Dank seiner Präsenz konnte MTA europäische Kunden bedienen, die Ende der 1980er Jahre mit der Produktion vor Ort begannen und die Nähe des Lieferanten erforderten. Heute ist MTA Brasil eine gefestigte Unternehmensrealität, die auch dank der Akquise neuer Kunden und der Produktion – bei Bedarf, in Synergie mit MTA Mexico – gewachsen ist.

*Com a criação da MTA Brasil, sede criada para atender às exigências dos Fabricantes Automobilísticos, a MTA inicia a sua internacionalização. A MTA Brasil, que completará 30 anos em 2025, constitui uma sede estratégica para o importante mercado do Mercosul. Graças à sua presença, a MTA conseguiu apoiar os clientes europeus que, no final da década de 80, iniciaram a produção no local, necessitando da proximidade do fornecedor. Hoje a MTA Brasil é uma realidade consolidada, que também cresceu graças à aquisição de novos clientes e à produção, quando necessário, em sinergia com a MTA Mexico.*

 GRÜNDUNGSJAHR / ANO DE FUNDAÇÃO  
**1995**

 STANDORT / SEDE  
**Arujá (São Paulo)**



MTA Brasil



## 2 MTA Slovakia

20  
JAHRE / ANOS



In einem kleinen gemieteten Werk in einer Gegend, in der die bedeutendsten Automobilhersteller ansässig sind, und in einem Land mit einer ausgeprägten Fachkräftepräsenz gegründet, ist MTA Slovakia im Laufe der Jahre durch den Kauf eines großen Areals, das weitere Vergrößerungen ermöglichte, gewachsen. Heute, zum 20-jährigen Bestehen, hat MTA Slovakia seine Größe fast verdreifacht und soeben eine weitere Produktionserweiterung abgeschlossen, das Labor fertig gestellt und vor allem den Standort mit einer neuen Kantine mit Küche und Außenbereich, in der 150 Mahlzeiten pro Tag serviert werden, sowie einer Krankenstation und einem Schulungsraum ausgestattet.

*Criada em um pequeno estabelecimento alugado, na zona onde estão localizados os principais fabricantes de automóveis e em um País com forte presença de mão de obra especializada, a MTA Slovakia cresceu ao longo dos anos com a compra de uma grande área onde pôde se desenvolver. Hoje, no seu vigésimo aniversário, a MTA Slovakia quase triplicou as suas dimensões e acaba de concluir uma nova expansão da produção, realizou o laboratório e, principalmente, equipou a sede com um novo refeitório, com relativa cozinha e espaço externo onde serão servidas 150 refeições diárias, uma enfermaria e uma sala para cursos.*

GRÜNDUNGSJAHR / ANO DE FUNDAÇÃO  
2004

STANDORT / SEDE  
Bánovce nad Bebravou

## 3 MTA India

15  
JAHRE / ANOS



MTA India feiert sein 15-jähriges Bestehen seit seiner Gründung im Jahr 2009 in Pune, Indiens größtem Automobilzentrum, in dem große in- und ausländische Hersteller ansässig sind. Die Präsenz von MTA in Indien, das auch einige speziell für den lokalen Markt bestimmte Bauteile herstellt, wird von allen Herstellern aufgrund der breiten Palette vielseitiger Bauteile, die Qualität und Preis auf den richtigen Punkt bringen, sehr geschätzt. Dadurch hat MTA India das Vertrauen führender Hersteller von Pkws, Lkws, Traktoren und Erdbewegungsmaschinen gewonnen.

*A MTA India comemora 15 anos desde a sua fundação em 2009 em Pune, o maior centro automobilístico da Índia, onde estão localizados os principais fabricantes locais e estrangeiros. A presença da MTA na Índia, que também produz alguns componentes especificamente dedicados ao mercado local, é muito apreciada por todos os fabricantes pela vasta gama de componentes versáteis que aliam qualidade e preço. Graças a isso, a MTA India conquistou a confiança dos principais fabricantes de automóveis, caminhões, tratores e máquinas de terraplanagem.*

GRÜNDUNGSJAHR / ANO DE FUNDAÇÃO  
2009

STANDORT / SEDE  
Pune

## 4 MTA China

10  
JAHRE / ANOS



Exakt am 20. Oktober 2014 erhielt MTA China die Lizenz von der chinesischen Regierung und begann seine Tätigkeit mit der Eröffnung eines Büros in Shanghai. Das in Kürze nach Jinshan, einem Industriegebiet der Stadt transferierte Büro von MTA China ist eine notwendige Präsenz für einen so wichtigen Automobilmarkt, in dem sich auch europäische Kunden niedergelassen haben, um die Produktion in Werken vor Ort aufzunehmen.

*Exatamente no dia 20 de outubro de 2014, a MTA China recebeu a licença do Governo chinês e iniciou as suas atividades abrindo um escritório em Xangai. Tendo logo se mudado para Jinshan, distrito industrial da cidade, a MTA China é uma presença necessária para um mercado automotivo tão importante, no qual os clientes europeus também se instalaram para iniciar produções em fábricas locais.*

GRÜNDUNGSJAHR / ANO DE FUNDAÇÃO  
2014


STANDORT / SEDE  
Jinshan (Shanghai)



# 5 MTA USA

Um die Beziehungen und Lieferungen an große amerikanische Kunden und Kunden im NAFTA-Raum (USA, Kanada und Mexiko) zu verwalten, verfügt MTA seit 2007 über ein Büro in Chicago, das die Möglichkeit gibt, zahlreiche Projekte zu entwickeln und umzusetzen, die von ansässigen Technikern und Verkäufern aus dem Pkw-, Lkw- und Landwirtschaftsbereich begleitet werden.

*Para administrar as relações e os fornecimentos com os grandes clientes americanos e da área Nafta (Eua, Canadá e México), a MTA conta com um escritório em Chicago desde 2007, o que lhe permitiu desenvolver e concretizar inúmeros projetos, acompanhados pelos técnicos e pelos vendedores locais nos setores de automóveis, caminhões e agricultura.*

 GRÜNDUNGSJAHR / ANO DE FUNDAÇÃO  
2007


 STANDORT / SEDE  
Chicago

# 6 MTA Mexico



Dank der erzielten Ergebnisse und der Umsetzung zahlreicher kundenspezifischer Projekte für amerikanische OEMs erwies es sich 2015 als notwendig, eine Produktionseinheit in Santiago de Querétaro zu eröffnen. MTA Mexiko, das 2025 sein 10-jähriges Bestehen feiert, spielt heute mehr denn je für die Produktion von Produkten für Elektrofahrzeuge eine äußerst wichtige Rolle.

*Em 2015, graças aos resultados obtidos e à realização de diversos projetos personalizados para os OEMs americanos, tornou-se necessária a abertura de uma unidade de produção em Santiago de Querétaro. A MTA Mexico, que completará dez anos em 2025, está mais do que nunca interessada na produção de produtos para os veículos elétricos.*

 GRÜNDUNGSJAHR / ANO DE FUNDAÇÃO  
2015

 STANDORT / SEDE  
Santiago de Querétaro



MTA Morocco

MTA Mexico




MTA Morocco



# 7 MTA Morocco

MTA Morocco, ist die zuletzt gegründete Niederlassung im Ausland und gleichzeitig das vielleicht ehrgeizigste Projekt. Die extrem schnellen Fertigstellungszeiten und heutige Größe zeugen von der hervorragenden Organisation des marokkanischen Automobil-Ökosystems und seinen zahlreichen Wettbewerbsvorteilen. Der Standort wurde wie die anderen für die Produktion elektrischer Bauteile gegründet, wird jedoch der erste sein, in dem auch elektronische Forschung und Entwicklung mit entsprechender Produktion stattfindet soll. MTA Morocco liegt in der Atlantischen Freihandelszone von Kenitra und besticht mit einen die Gebäude umfassenden üppigen und gepflegten Park – eine Seltenheit in dem Land seines Standorts.

*O projeto da MTA Morocco, a mais recente das sedes no exterior, é talvez o mais ambicioso. Os tempos de realização muito rápidos e as dimensões atuais são testemunho da excelente organização do ecossistema automobilístico marroquino e das suas inúmeras vantagens competitivas. A sede surge como as demais com a produção de componentes elétricos, mas será a primeira a ter um departamento de P&D eletrônico com a relativa área de produção. Situada na Atlantic Free Trade Zone de Kenitra, a MTA Morocco destaca-se pelo parque exuberante e bem cuidado que circunda os edifícios, quase uma raridade no País onde se encontra.*

 GRÜNDUNGSJAHR / ANO DE FUNDAÇÃO  
2017

 STANDORT / SEDE  
Kenitra



# Nachhaltigkeit

## Sustentabilidade

Das Engagement von MTA für Nachhaltigkeit und die starke Berücksichtigung des Umweltschutzes sind seit jeher fester Bestandteil seiner Arbeitsweise. Alle Niederlassungen sind nach ISO 14001:2015 zertifiziert, einem internationalen Standard für Umweltmanagementsysteme, der die Einhaltung von Anforderungen an die Umweltleistung erfordert, die alle Aspekte des Unternehmensbetriebs abdecken, einschließlich Abfallmanagement, Energieeffizienz, Reduzierung von Emissionen und Nachhaltigkeit der Einkäufe. Insbesondere in den letzten Jahren hat MTA erhebliche Investitionen getätigt, um die Tätigkeiten in allen seinen Niederlassungen, sowohl in Italien als auch im Ausland, umweltfreundlicher zu gestalten. Dabei wird stets ein besonderes Augenmerk auf die mit einer energieintensiveren Produktion, insbesondere aufgrund des Einsatzes von Spritzpressen, gerichtet.

*O compromisso da MTA com a sustentabilidade e a forte consideração pela proteção ambiental sempre foram inerentes à sua forma de atuar. Todas as sedes são certificadas ISO 14001:2015, um padrão internacional para os sistemas de gestão ambiental que exige o cumprimento dos requisitos de desempenho ambiental que abrangem todos os aspectos das operações da empresa, incluindo a gestão de resíduos, a eficiência energética, a redução de emissões e a sustentabilidade das compras. Nos últimos anos, em particular, a MTA efetuou investimentos significativos para tornar as atividades de todas as suas sedes, tanto italianas como estrangeiras, mais eco-compatíveis, prestando especial atenção àquelas em que a produção consome mais energia, especialmente devido à presença de máquinas de injeção.*

Die große Photovoltaikanlage in Codogno wurde 2014 durch neue Solarpaneele erweitert. In Rolo, wo 2014 zum Zeitpunkt der Einweihung des Hauptsitzes ebenfalls eine Photovoltaikanlage installiert wurde, übersteigt die Herstellung von Solarenergie bei günstigen Umgebungsbedingungen den internen Bedarf und ermöglicht so die Einspeisung der überschüssigen Energie in das Verteilnetz. Im Laufe 2024 sind auch Investitionen in die Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen für die Werke in der Slowakei geplant, wo die Solarpaneele rund 30 % des Bedarfs des Unternehmens decken werden. Auch in Marokko ist deren Installation auf dem neuen Gebäude eingeplant, welches die Produktionsfläche und das Lager verdoppeln wird.

*O importante sistema fotovoltaico de Codogno em 2014 foi ampliado com novos painéis solares. Em Rolo, onde também foi instalado em 2014 na época da inauguração da sede, a produção fotovoltaica, em condições ambientais favoráveis, é superior à demanda interna e isso permite que a energia excedente seja transferida para a rede de distribuição. Também estão previstos investimentos na produção de energia a partir de fontes renováveis durante 2024 para as fábricas na Eslováquia, onde os painéis solares irão suprir cerca de 30% das necessidades da empresa, e no Marrocos, onde serão instalados no novo edifício, destinado a duplicar a área de produção e o armazém.*



Für die Hauptsitze in Codogno setzt MTA mit einem sich bereits in der Umsetzungsphase befindlichen Plan zur Emissionsreduzierung auf ökologische Nachhaltigkeit und die Reduzierung der Klimaauswirkungen des Standorts um 33 % binnen der nächsten 16 Monate. Dies entspricht einer in der Atmosphäre vermiedenen Mengen an CO<sub>2</sub>-Äquivalent von etwa 10.224 Tonnen in den nächsten 10 Jahren. Die Investition wird teilweise durch einen Beitrag der Region Lombardei finanziert (Ausschreibung Green Line). Zahlreiche Anlagen auf dem Industriegelände werden umfassend renoviert: Wärme aus dem Spritzgussprozess wird zugunsten der Klimatisierung im Sommer und Winter zurückgewonnen, Kühlflüssigkeiten mit hoher Umweltbelastung werden eliminiert und nach Möglichkeit durch Flüssigkeiten ersetzt, die nahezu keine Auswirkungen auf das Klima haben. Die vorhandene Photovoltaikanlage wird erheblich vergrößert werden und der Einsatz von Methangas wird um ca. 90 % reduziert. Diese Maßnahme wird zu einer deutlichen Verbesserung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks des MTA-Produkts führen, was der gesamten nachgelagerten Automobillieferkette zugutekommt. Unterstützt wird die Erlangung des regionalen Beitrags und der staatlichen Anreize vom Unternehmen Sacee, das MTA seit einem Jahrzehnt beim Energiewendeprozess zur Seite steht und alle diesbezüglichen Arbeiten planen sowie leiten wird.

*Para a Sede de Codogno, a MTA aposta na sustentabilidade ambiental com um plano de redução das emissões, que já se encontra em fase de implementação e que levará a uma redução dos impactos climáticos do local em 33% nos próximos 16 meses, correspondendo a uma quantidade de CO<sub>2</sub> evitada na atmosfera equivalente a aproximadamente 10.224 toneladas nos próximos 10 anos. O investimento é parcialmente financiado com uma contribuição da Região da Lombardia (edital Green Line). Vários sistemas do estabelecimento industrial serão fortemente renovados: o calor será recuperado do processo de injeção em favor da climatização durante o verão e o inverno, os fluidos refrigerantes de alto impacto ambiental serão eliminados sendo substituídos sempre que possível por fluidos de impacto ambiental quase zero, o sistema fotovoltaico existente será ampliado de forma considerável e o uso de gás metano será reduzido em aproximadamente 90%. A intervenção levará a uma melhoria notável da Carbon Foot Print associada ao produto MTA, em benefício de toda a cadeia automotiva a jusante. A Sacee, que há uma década apoia a MTA no processo de transição energética, e que irá projetar e dirigir todos os trabalhos, dá suporte para a obtenção da contribuição regional e dos incentivos estatais.*



# Welfare Welfare

Achtung der menschlichen Ressourcen und soziale Verantwortung sind Kernpunkte des Wertesystems des Unternehmens und spiegeln sich als solche in seinem Handeln wider.

In allen Niederlassungen - in Italien und im Ausland - gilt der Entwicklung und dem Ausbau der Kompetenzen der Beschäftigten ein großes Augenmerk. Zwei vordergründige und wirksame Instrumente für die Weiterentwicklung des firmeninternen Personals sind diesbezüglich die Angebote wie Career Path und Job Posting. Darüber hinaus werden spezifische Schulungsprogramme entsprechend den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Niederlassungen organisiert, beispielsweise Managementkurse zur Verbesserung der Englischkenntnisse und Kurse zum Erlernen der italienischen Sprache.

Einige Projekte von sozialer Relevanz werden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse spezifischer lokaler Realitäten ins Leben gerufen. Um einige Beispiele im laufenden oder im vergangenen Jahr vorgesehene Maßnahmen zu nennen, möchten wir daran erinnern, dass MTA India mit spezifischen Spenden das Maher Institute unterstützt. Das von Schwester Lucy gegründete Institut hat es sich zur Aufgabe gemacht, sich für ältere Frauen, junge Menschen und Jugendliche einzusetzen, die schwere körperliche, psychische und familiäre Probleme haben. Außerdem gibt es im Unternehmen einen internen Ausschuss für Chancengleichheit und Sicherheit der Frauen. MTA USA hält einmal im Jahr Anti-Gewalt-Kurse ab.

*A atenção aos recursos humanos e a responsabilidade social são alguns dos valores fundamentais da empresa que levam às suas ações.*

*Em todas as sedes, na Itália e no exterior, muita atenção é dedicada ao desenvolvimento e ao crescimento das competências dos colaboradores, antes de tudo com soluções como as propostas de Career Path e Job Posting que constituem duas ferramentas eficazes para o crescimento das pessoas dentro a empresa. Também são organizados programas de formação específicos conforme as diferentes exigências de cada sede, como por exemplo cursos de gestão, para melhorar o conhecimento do inglês e aprender italiano.*

*Alguns projetos de relevância social são ativados tendo em conta as necessidades das realidades locais específicas. Para citar alguns exemplos de atividades em curso ou deste último ano, podemos recordar como a MTA Índia apoia com doações específicas o Maher Institute, fundado pela Irmã Lucy para apoiar mulheres idosas, jovens e adolescentes que se encontram em graves dificuldades físicas, mentais e familiares; ao mesmo tempo, um comitê interno para a igualdade de oportunidades e a segurança das mulheres está ativo na empresa. A MTA USA oferece cursos de combate à violência uma vez por ano.*



Viele Niederlassungen bieten eine Krankenversicherung für die Beschäftigten und ihre Familien an. Im Bereich Gesundheit wurden außerdem die Monate Oktober (Rosa Oktober) und November (Blauer November) der Sensibilisierung und Vorsorgeuntersuchungen zur Krebsprävention gewidmet.

In besonders schwierigen Situationen, etwa während der Covid-19-Pandemie und nach dem Erdbeben in Marokko im September 2023, wurden gezielte Unterstützungsaktionen auf Spendenbasis umgesetzt.

Schließlich bestätigt sich MTA seit über 10 Jahren als Corporate Golden Donor des italienischen Umweltfonds FAI und trägt damit zur Unterstützung eines großen Schutzprojekts bei, das auch eine ehrgeizige kulturelle Herausforderung darstellt: Italien zu einem schöneren Ort zum Leben, zum Arbeiten und zum Großziehen der zu machen.

MTA Morocco organisiert in Zusammenarbeit mit dem Bluttransfusionszentrum in Kenitra eine jährliche Blutspendekampagne und fordert seine Beschäftigten dazu auf, diese Geste der Verantwortung gegenüber der Gemeinschaft mitzutragen.

In der Slowakei betrifft eine der bedeutendsten sozialen Initiativen die Unterstützung einer Organisation zur Förderung autistischer Kinder mittels Hippotherapie.

*Muitas sedes oferecem seguro saúde para os funcionários e as suas famílias; ainda no tema saúde, os meses de outubro (Outubro Rosa) e Novembro (Novembro Azul) são dedicados à conscientização e ao rastreamento para a prevenção do câncer.*

*Foram realizadas ações específicas de apoio com doações em situações particularmente difíceis, como durante a pandemia de Covid-19 e após o terremoto que atingiu o Marrocos em setembro de 2023.*

*Finalmente, há mais de 10 anos, a MTA confirma-se como Corporate Golden Donor da FAI, o Fundo Italiano para o Meio Ambiente, contribuindo para apoiar um grande projeto de proteção que também constitui um ambicioso desafio cultural: tornar a Itália um lugar mais bonito para se viver, trabalhar e criar os filhos.*

*A MTA Morocco organiza, em colaboração com o Blood Transfusion Center de Kenitra, uma campanha anual para a doação de sangue, convidando os seus colaboradores a realizarem esse gesto de responsabilidade para com a comunidade.*

*Na Eslováquia, uma das iniciativas sociais mais significativas diz respeito ao apoio a uma organização que ajuda crianças autistas através da equoterapia.*



Bei MTA India ist eine Hilfe auch für Gruppen von Freiwilligen bestimmt, die für das Sterilisieren, die Impfung und Kontrolle von streunenden Tieren, insbesondere von Hunden, zuständig sind – ein ernst zu nehmendes Problem in diesem asiatischen Land.

Auch Sport spielt eine wichtige Rolle, sowohl im Hinblick auf die aktive Beteiligung der Beschäftigten – MTA Morocco hat eine eigene Mannschaft, die an der Fußballmeisterschaft zwischen Unternehmen im Industriegebiet Kenitra teilnimmt – als auch im Hinblick auf das Sponsoring. So unterstützt unsere Niederlassung in der Slowakei beispielsweise die Jugendbasketball- und Eishockeymannschaften der Stadt, in der sie ansässig ist (Bánovce nad Bebravou).

Das besondere Augenmerk für die Beschäftigten erstreckt sich auch auf die Qualität der Arbeitsumgebung: Selbst dort, wo schwierige klimatische Bedingungen herrschen, garantieren die Anlagen stets angenehme Temperaturen in den Gebäuden, deren Werte sogar besser sind als von den örtlichen Richtlinien gefordert.

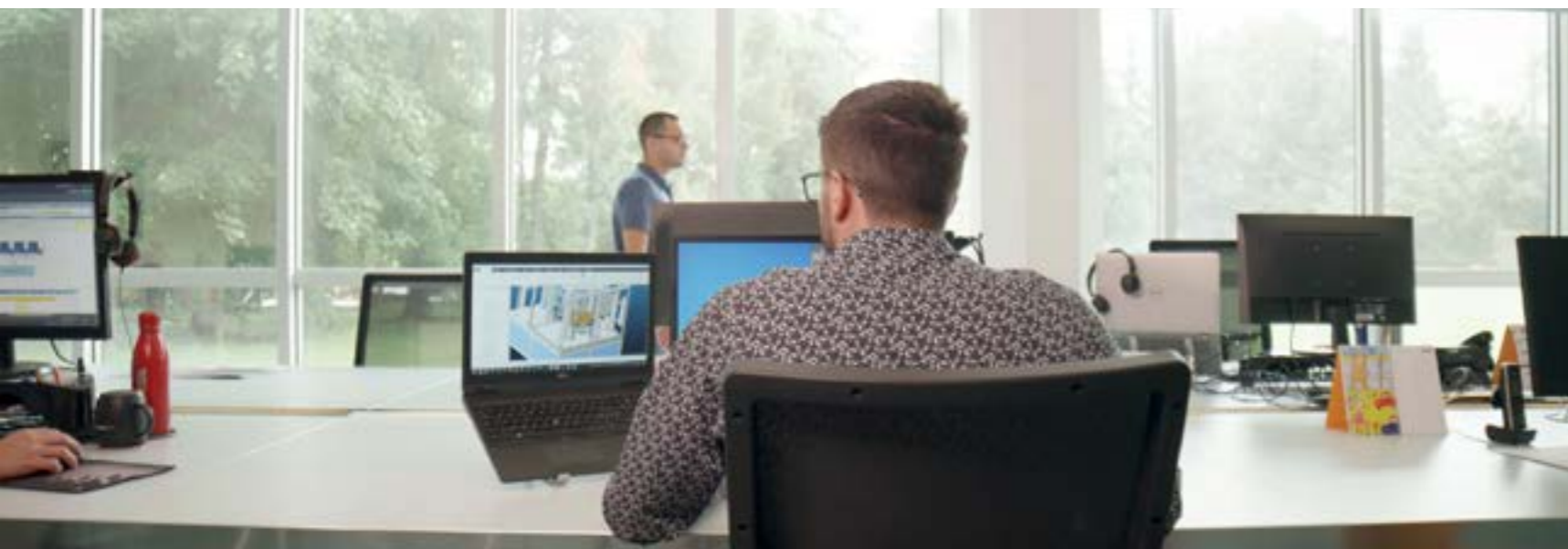
Darüber hinaus werden in Codogno im Rahmen der Renovierung des letzten Teils des alten Gebäudes multifunktionale Räume geschaffen, wie ein Fitnessstudio, eine Praxis für Osteopathie und Beratungsaktivitäten sowie eine Krippe für Kinder von 3 bis 36 Monaten mit großen spezifischen Räumen für pädagogische Aktivitäten, einem Ruheraum und einem Garten.

*Na MTA India, a ajuda destina-se também a grupos de voluntários que se ocupam da esterilização, da vacinação e do controle de animais de rua, em particular de cães, que constituem um grave problema no País asiático.*

*O esporte também desempenha um papel significativo, tanto em termos de participação ativa dos colaboradores - a MTA Morocco tem a sua própria equipe que participa do campeonato de futebol entre empresas da Zona industrial de Kenitra - como em termos de patrocínios: na Eslováquia, por exemplo, a nossa sede apoia as equipas juvenis de basquete e hóquei no gelo da cidade onde está localizada (Bánovce nad Bebravou).*

*A atenção aos seus colaboradores passa também pelo cuidado com a qualidade do ambiente de trabalho: mesmo onde as condições climáticas são difíceis, as estruturas garantem temperaturas no interior dos edifícios sempre confortáveis e melhores que as exigidas pelas normativas locais.*

*Por último, em Codogno, graças à reestruturação da última parte do antigo edifício, serão criados espaços polifuncionais como uma academia, um estúdio dedicado à osteopatia e atividades de orientação e uma creche para crianças de 3 a 36 meses com amplos espaços dedicados às atividades educativas, uma sala para o descanso e um jardim.*



**Auf dieser Seite.**  
Antonio Giulio Falchetti im Jahr 1925.  
Ein Produktionsbereich von MTA im Standort der Viale dell'Industria in Codogno.  
Antonio, Maria Vittoria, Aurelia, Pietro und Andrea Falchetti im Jahr 1974.  
Ein Paket eines MTA-Produkts.

**Auf der Rückseite.**  
Die Mitarbeiter von Meccanotecnica Codognese in den 1960er Jahren.

**Esta é a página.**  
Antonio Giulio Falchetti em 1925.  
Uma área de produção da MTA na sede da viale dell'Industria em Codogno.  
Antonio, Maria Vittoria, Aurelia, Pietro e Andrea Falchetti em 1974.  
Um pacote de um produto MTA.  
**No quarto da capa.**  
Empregados da Meccanotecnica Codognese na década de 1960.





[www.mta.it](http://www.mta.it)

