

# MTA *journal*

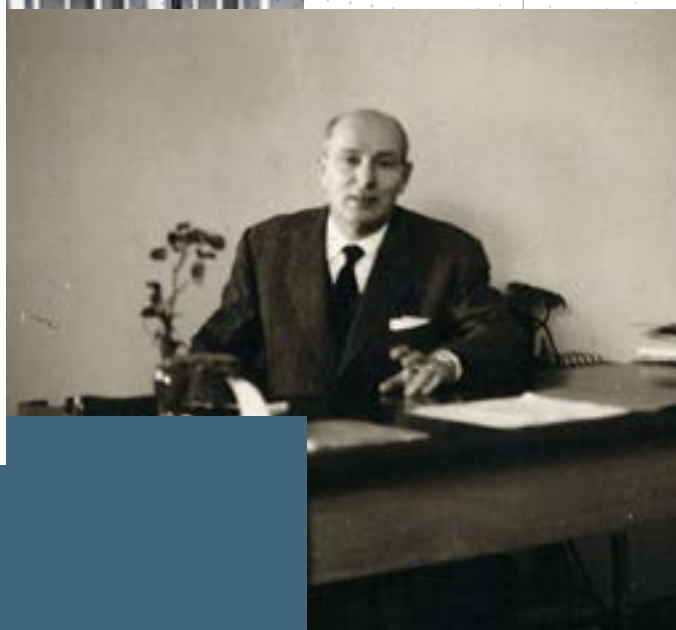
Business & News from Automotive World

Year XXIX - Magazine N° 27 - April 2024

IT FR

A stylized logo for the 70th anniversary, featuring a red '7' and a blue '0'.

1954 - 2024



**THE  
ANNIVERSARY  
ISSUE**





# Editoriale Éditorial

## SOMMARIO SOMMAIRE

Storia <i>Histoire</i>	3
Intervista <i>Interview</i>	24
Presenza in Italia <i>Notre présence en Italie</i>	30
Presenza nel mondo <i>Notre présence dans le monde</i>	32
Sostenibilità <i>Durabilité</i>	38
Welfare <i>Welfare</i>	40

L'edizione di questo Journal è un po' speciale. In occasione del settantesimo anniversario di MTA, abbiamo infatti "lasciato da parte" i prodotti e le case history che normalmente raccontiamo ormai da vent'anni attraverso questo strumento, per dare spazio alla nostra storia: come nacque MTA e come si è trasformata nei sette decenni passati dalla sua fondazione. Per costruire un racconto esaustivo, cercando di non tralasciare aspetti e dettagli che lo potessero rendere interessante, ho cercato nella mia memoria e mi sono avvalsa dell'aiuto prezioso di molte persone, alle quali va la mia gratitudine. Ringrazio mio zio Giuseppe, memoria storica della famiglia e secondogenito del nonno Antonio Giulio, fondatore della Meccanotecnica Codognese, che mi ha raccontato molto dell'infanzia a Genova, della guerra e dell'arrivo a Codogno e messo a disposizione la "storica" scatola di latta contenente le foto della famiglia, che da bambini sfogliavamo insieme ai nonni. Ringrazio il mio papà, che ha lasciato i suoi ordinatissimi quaderni, custoditi gelosamente, dove appuntava ogni cosa riguardante il lavoro. Ringrazio i miei cugini, mia sorella e mio fratello, per il sostegno e l'aiuto che mi hanno dato. Ringrazio i miei colleghi, ormai in pensione, Eugenia, Giuliana, Maria Luisa, Pinuccia, Bruno, Dario e Franco, che hanno lavorato con il nonno e l'hanno conosciuto bene. Grazie a loro ho potuto scrivere anche qualche aneddoto divertente. Ringrazio gli amici dell'Unione Artigiani che mi hanno messo a disposizione alcuni documenti interessanti. Ringrazio l'ufficio stampa di MTA: Barbara per l'aiuto che ormai da più di 15 anni dà al nostro lavoro ed Emilio per il suo contributo al testo e l'intervista al nostro CEO, che trovate a pagina 24. Ringrazio infine Ilaria che, con pazienza e abilità, ha impaginato il Journal, arrivato ormai alla sua 27° edizione

*L'édition de ce Journal est un peu spéciale. À l'occasion du 70e anniversaire de MTA, nous avons en effet « laissé de côté » les produits et les histoires de cas que nous racontons habituellement par ce biais depuis vingt ans, afin de donner de l'espace à notre histoire : la naissance de MTA et sa transformation au cours des sept décennies qui ont suivi sa fondation. Pour élaborer un récit exhaustif, en essayant de ne pas oublier les aspects et les détails qui le rendraient intéressant, j'ai fait appel à ma mémoire et à l'aide précieuse de nombreuses personnes, à qui je tiens à exprimer ma gratitude. Je remercie mon oncle Giuseppe, mémoire historique de la famille et deuxième fils du grand-père Antonio Giulio, fondateur de Meccanotecnica Codognese, qui m'a longuement parlé de son enfance à Gênes, de la guerre et de son arrivée à Codogno, et qui a mis à ma disposition la boîte en fer-blanc « historique » contenant les photos de famille que nous avons l'habitude de feuilleter avec nos grands-parents lorsque nous étions enfants. Je remercie mon père, qui a laissé ses carnets bien rangés, jalousement gardés, où il notait tout ce qui concernait le travail. Je remercie mes cousins, ma sœur et mon frère, pour le soutien et l'aide qu'ils m'ont accordés. Je remercie mes collègues, aujourd'hui à la retraite, Eugenia, Giuliana, Maria Luisa, Pinuccia, Bruno, Dario et Franco, qui ont travaillé aux côtés de mon grand-père et l'ont bien connu. C'est grâce à eux que j'ai pu mettre par écrit quelques anecdotes amusantes. Je remercie mes amis de l'Unione Artigiani, qui m'ont permis d'avoir accès à des documents précieux. Je remercie le bureaux de presse de MTA : Barbara pour l'aide qu'elle apporte à notre travail depuis plus de 15 ans, et Emilio pour sa contribution au texte et à l'interview de notre PDG, que vous trouverez à la page 24. Enfin, je remercie Ilaria qui, avec patience et compétence, a mis en page le Journal, qui en est à sa 27e édition.*

**In copertina.**  
La sede della Meccanotecnica Codognese dal 1958 al 1983 in via San Giorgio a Codogno.  
Antonio Giulio Falchetti alla sua scrivania all'inizio degli anni '60.  
La sede di MTA dal 1983 in viale dell'Industria a Codogno.  
Una confezione di fusibili prodotti dalla Meccanotecnica Codognese.

**In questa pagina.**  
Antonio Giulio Falchetti negli anni '60.  
Un disegno di un prodotto del 1974.  
La sede di MTA dal 1983 in viale dell'Industria a Codogno.  
Una confezione di fusibili prodotti dalla Meccanotecnica Codognese.



**Sur la couverture.**  
Le siège de la Meccanotecnica Codognese de 1958 à 1983 dans la Via San Giorgio à Codogno.  
Antonio Giulio Falchetti à son bureau au début des années 1960.  
Le siège de MTA est situé dans le Viale dell'Industria à Codogno depuis 1983.  
Un pack de fusibles produits par Meccanotecnica Codognese.

**Dans cette page.**  
Antonio Giulio Falchetti dans les années 60.  
Un dessin d'un produit de 1974.  
Le siège de MTA est situé Viale dell'Industria à Codogno depuis 1983.  
Un pack de fusibles produits par Meccanotecnica Codognese.



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

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

# Storia Histoire

È una tipica storia d'imprenditoria italiana, quella di MTA. È la storia di un'azienda partita dal nulla o quasi che, grazie all'intuito, alla determinazione e alla perseveranza degli uomini che l'hanno fondata e, nel tempo, fatta crescere, è diventata uno dei punti di forza di un Paese come il nostro.

All'origine di tutto c'è Antonio Giulio Falchetti. Nato a Genova il 4 aprile del 1908 o, come amava dire scherzando con i nipoti, "nato in quattro e quattr'otto", Antonio inizia la sua carriera lavorando alla Stigler, storica azienda di ascensori e montacarichi. Nel 1930, a soli 22 anni, è già un tecnico specializzato, responsabile del montaggio degli ascensori a bordo del Rex, transatlantico di lusso, in costruzione nei cantieri Ansaldo di Sestri Ponente.

A quel tempo conosce Aurelia, una ragazza toscana trasferitasi a casa di una zia di Genova: galeotto è un guasto all'ascensore dell'abitazione in cui abita, che Antonio è chiamato a riparare. Tra loro scocca la scintilla e, nel 1931, si celebra il matrimonio.

"Abitavamo", ricorda Giuseppe, secondogenito di Antonio, "con i nonni paterni al sesto piano; sulla grande terrazza, che girava tutt'intorno all'appartamento, mio fratello Umberto ed io

*C'est une histoire typique de l'entrepreneuriat italien, celle de MTA. L'histoire d'une entreprise partie de rien, ou presque, qui, grâce à l'intuition, à la détermination et à la persévérance des hommes qui l'ont fondée et qui l'ont fait prospérer au fil du temps, est devenue l'un des points forts du pays.*

*À l'origine de tout cela, il y a Antonio Giulio Falchetti. Né à Gênes le 4 avril 1908, Antonio commence sa carrière chez Stigler, une entreprise historique d'ascenseurs et de monte-charges. En 1930, à peine âgé de 22 ans, il est déjà technicien spécialisé, chargé du montage des ascenseurs à bord du Rex, un paquebot de luxe en construction aux chantiers navals Ansaldo de Sestri Ponente.*

*À cette époque, il fait la connaissance d'Aurelia, une jeune fille toscane venue s'installer chez une tante à Gênes : c'est à la suite d'une panne d'ascenseur dans la maison où elle habite, qu'Antonio est appelé à réparer, qu'ils se rencontrent. Le coup de foudre est immédiat et, en 1931, ils se marient.*

*« Nous vivions », évoque Giuseppe, le second fils d'Antonio, « avec nos grands-parents paternels au sixième étage ; sur la grande terrasse qui faisait le tour de l'appartement, mon frère Umberto et moi jouions*



Umberto e Giuseppe Falchetti sul terrazzo della casa a Genova, 1938 circa.

Nella pagina accanto. Antonio Giulio Falchetti nel 1924 e Aurelia Adorni nel 1930.

Umberto et Giuseppe Falchetti sur la terrasse de leur maison à Gênes, vers 1938.

Sur la page ci-contre. Antonio Giulio Falchetti en 1924 et Aurelia Adorni en 1930.



giocavamo con un triciclo e un'automobilina a pedali che ci aveva regalato il nostro papà. Babbo era spesso assente per lavoro e, quando rientrava, ci raccontava dei suoi meravigliosi viaggi".

## Avventure nel mondo

Siamo ora nel 1933, quando Antonio, a 25 anni, s'imbarca sul Rex nelle vesti di tecnico ascensorista. Non è un viaggio come tanti, perché il transatlantico completa la rotta da Genova a New York in un tempo record, assicurandosi il "Nastro Azzurro", riconoscimento attribuito alla nave passeggeri che conquista il primato di velocità nell'attraversamento dell'Oceano Atlantico in un regolare servizio commerciale senza scali. Un risultato, per altro, mai ottenuto in precedenza da un piroscafo italiano. Per Antonio il 1933 è un anno importante, anche perché fa segnare la nascita del primogenito Umberto, seguito tre anni dopo dal fratello Giuseppe.

Arrivano, però, tempi bui: dopo pochi anni, il mondo è sconvolto dalla Seconda guerra mondiale. Non è più il momento di traversate oceaniche da record, anzi i transatlantici vengono requisiti dalla

*avec un tricycle et une voiture à pédales que notre père nous avait offerts. Papa était souvent en déplacement et, à son retour, il nous faisait le récit de ses merveilleux voyages ».*

## Aventures dans le monde

*Nous sommes en 1933, quand Antonio, à l'âge de 25 ans, embarque sur le Rex en tant que technicien d'ascenseur. Ce n'est pas un voyage comme les autres : le paquebot parcourt le trajet Gênes-New York en un temps record, ce qui lui vaut le « Ruban Bleu », récompense décernée au navire à passagers champion de la vitesse pour la traversée de l'océan Atlantique en service commercial régulier et sans escale. Un exploit, qui plus est, jamais réalisé par un paquebot italien. Pour Antonio, 1933 est une année importante, notamment en raison de la naissance de son fils aîné Umberto, suivi trois ans plus tard par son frère Giuseppe.*

*Mais des temps sombres s'annoncent : quelques années plus tard, le monde est dévasté par la Seconde Guerre mondiale. Et l'heure n'est plus aux traversées océaniques record : au contraire, les*

Regia Marina Italiana, che intende trasformarli in portaerei. Antonio Falchetti, che aveva svolto il servizio di leva a Capua in aeronautica, viene arruolato da quella stessa forza e, per le sue conoscenze di tecnico ascensorista, entra in servizio all'aeroporto militare di Cameri (nei pressi di Novara), con l'incarico di realizzare gli elevatori necessari a issare gli aerei dagli hangar di ricovero ai ponti di lancio.

Il progetto non arriverà però a compimento per l'armistizio del 1943. Antonio viene chiamato a lavorare ancora alla Stigler, ma nella sede di Milano; essendo periodo di guerra non era possibile alloggiare presso strutture organizzate e chiede, quindi, ospitalità a una zia, sorella di sua madre, che aveva sposato un tenente di Codogno, conosciuto durante la Prima guerra mondiale.

Codogno è, all'epoca, poco più che un borgo rurale, nelle campagne tra Lodi e il Piacentino, che si rivela ospitale e in grado di offrire tutto quello che le città, devastate dalla guerra e dai bombardamenti, non sono in grado di garantire. Tutti i giorni, prima da Cameri, poi da Milano, Antonio raggiunge questa località

*transatlantiques sont réquisitionnés par la Marine royale italienne, le but étant de les transformer en porte-avions. Antonio Falchetti est enrôlé dans l'armée de l'air, fort de son expérience du service militaire à Capoue, et, grâce à ses connaissances de technicien d'ascenseur, il est affecté à l'aéroport militaire de Cameri (près de Novare), avec pour mission de construire les élévateurs servant à hisser les avions des hangars jusqu'aux ponts de lancement.*

*Le projet n'est toutefois pas achevé en raison de l'armistice de 1943. Antonio est rappelé chez Stigler, cette fois-ci dans le site de Milan ; comme c'est la guerre, il n'est pas possible de loger dans des structures organisées, et il demande donc l'hospitalité à une tante, sœur de sa mère, qui avait épousé un lieutenant de Codogno, rencontré au cours de la Première Guerre mondiale.*

*Codogno n'est, à l'époque, qu'un village rural, dans la campagne entre Lodi et Plaisance, qui s'avère accueillant et prêt à offrir tout ce que les villes, dévastées par la guerre et les bombardements, sont incapables de garantir. Chaque jour, d'abord de Cameri, puis de Milan, Antonio se rend dans ce bourg au sud de Lodi, parfois par*

Una cartolina dell'8 agosto 1928 inviata da Antonio Giulio Falchetti al fratello Umberto da Capua (Caserta, Italia) dove stava prestando servizio militare.

La medaglia donata dalla Stigler-Otis a Antonio Falchetti il 26 maggio 1959.

Nella pagina accanto. Antonio Falchetti durante il servizio militare nel 1928.

Antonio Falchetti sul transatlantico Rex il 5 ottobre 1933.

Une carte postale datée du 8 août 1928 envoyée par Antonio Giulio Falchetti à son frère Umberto depuis Capoue (Caserte, Italie) où il faisait son service militaire.

La médaille offerte par Stigler-Otis à Antonio Falchetti le 26 mai 1959.

Sur la page ci-contre. Antonio Falchetti pendant son service militaire en 1928.

Antonio Falchetti sur le transatlantique Rex le 5 octobre 1933.



del basso Lodigiano, talvolta utilizzando mezzi di fortuna, per trovare ospitalità presso gli zii e le cugine. La sua idea è farsi raggiungere dalla famiglia e restare al riparo dai bombardamenti che devastano le grandi città, finché le cose non permetteranno di fare ritorno alla città natale, Genova. Ma il destino disporrà diversamente.

*des moyens de fortune, pour y trouver accueil auprès de sa tante, de son oncle et de ses cousines. Son idée est d'être rejoint par sa famille et de rester à l'abri des bombardements qui ravagent les grandes villes, jusqu'à ce que les circonstances lui permettent de retourner dans sa ville natale, Gênes. Mais le destin en décidera autrement.*

### Codogno, oasi di tranquillità

Dopo l'armistizio, tra il giugno del 1943 e il maggio del '45, l'Italia è dilaniata da sanguinose battaglie tra l'esercito tedesco, attestato

### Codogno, une oasis de tranquillité

*Après l'armistice, entre juin 1943 et mai 1945, l'Italie est déchirée par des combats sanglants entre l'armée allemande, retranchée*

## Le tappe fondamentali della nostra storia

### Les grandes étapes de notre histoire

**1908**

Nasce Antonio Giulio Falchetti, fondatore della Meccanotecnica Codognese.

*Naissance d'Antonio Giulio Falchetti, fondateur de Meccanotecnica Codognese.*

**1929**

Antonio Falchetti svolge il servizio di leva a Capua (Caserta) nell'aeronautica.

*Antonio Falchetti fait son service militaire à Capoue (Caserte) dans l'armée de l'air.*

**1930**

Antonio Falchetti lavora presso i cantieri Ansaldo in qualità di tecnico specializzato Stigler.

*Antonio Falchetti travaille aux chantiers navals Ansaldo en tant que technicien spécialisé Stigler.*

**1931**

Antonio Falchetti sposa Aurelia Adorni, toscana di origine, trasferitasi a Genova da una zia.

*Antonio Falchetti épouse Aurelia Adorni, d'origine toscane, venue s'installer à Gênes chez une tante.*

**1933**

Antonio Giulio Falchetti si imbarca sul Rex quando il transatlantico vince il "Nastro Azzurro".

*Antonio Giulio Falchetti embarque sur le Rex lorsque le transatlantique remporte le "Ruban Bleu".*

**1933**

Nasce il primogenito, Umberto.

*Naissance du fils aîné, Umberto.*

**1936**

Nasce il secondo figlio, Giuseppe.

*Naissance du fils cadet, Giuseppe.*

**1940**

Con l'entrata dell'Italia in guerra, Antonio Falchetti viene richiamato dall'aeronautica all'aeroporto di Cameri (Novara).

*Suite à l'entrée en guerre de l'Italie, Antonio Falchetti est affecté par l'armée de l'air à l'aéroport de Cameri (Novare).*



A sinistra. Aurelia Falchetti con i figli Umberto e Giuseppe nel 1949.

Sopra. Antonio Falchetti alla sua scrivania all'inizio degli anni '60.

Nella pagina accanto. Antonio Falchetti con la moglie Aurelia.

À gauche. Aurelia Falchetti avec ses fils, Umberto et Giuseppe, en 1949.

Ci-dessus. Antonio Falchetti à son bureau au début des années 1960.

Sur la page ci-contre. Antonio Falchetti avec sa femme Aurelia.

sulle linee difensive, e le truppe degli Alleati, che avanzano verso nord. Aurelia Falchetti si è allontanata da Genova, per sfuggire ai pesanti bombardamenti che colpiscono la città portuale, e ha trovato riparo nella tenuta agricola di famiglia di Monteso, nei pressi di Aulla in Toscana, ma si trova presto in difficoltà anche maggiori: a separarla dal marito c'è la Linea Gotica, il sistema di fortificazione costruito dall'esercito tedesco e che va dal fiume Magra, tra La Spezia e Carrara, fino a Pesaro.

Nel 1944, con mezzi di fortuna, Aurelia insieme con i figli riesce comunque a raggiungere Antonio a Codogno, dove il piccolo Umberto, come racconterà più tardi, può "per la prima volta, dopo tanti anni, vedere il pane bianco sulla tavola".

Nella cittadina lombarda i due ragazzi iniziano a frequentare la scuola. Umberto, che ha undici anni, s'inserisce in prima media,

sur des lignes défensives, et les troupes alliées qui progressent vers le nord. Aurelia Falchetti, partie de Gênes pour échapper aux bombardements qui frappent la ville portuaire, trouve refuge dans la ferme familiale de Monteso, près d'Aulla en Toscane, mais connaît bientôt de plus grandes difficultés : elle est séparée de son mari par la ligne gothique, le système de fortifications construit par l'armée allemande et qui s'étend du fleuve Magra, entre La Spezia et Carrare, jusqu'à Pesaro.

En 1944, par des moyens de fortune, Aurelia et ses enfants parviennent néanmoins à rejoindre Antonio à Codogno, où le petit Umberto, comme il le racontera plus tard, peut « voir du pain blanc sur la table pour la première fois depuis de nombreuses années ».

Dans la petite ville lombarde, les deux garçons commencent à aller à l'école. Umberto, qui a onze ans, entre en sixième après avoir

dopo aver superato un esame necessario perché la guerra non gli ha consentito di completare la quinta elementare con regolarità; Giuseppe, che ha otto anni, viene iscritto invece alla terza elementare. I compagni di classe li ricorderanno per la loro "parlata strana", non essendo abituati a sentire accenti diversi da quelli tipici del loro territorio.

Da parte sua, Antonio continua a lavorare a Milano alla Stigler-Otis, partecipando ai lavori di ricostruzione e restauro della città, pesantemente danneggiata dalla guerra. Tra gli interventi più significativi c'è quello sul Teatro alla Scala che, nel 1943, aveva subito un forte bombardamento, origine di gravi danni al tetto. In soli tre anni il teatro viene messo in condizioni di riaprire, grazie anche all'utilizzo di elevatori e all'intervento dei tecnici della Stigler-Otis, capaci di issare al centro della platea lo straordinario lampadario che ancora oggi si può ammirare, con le sue 400

passé un examen obligatoire, la guerre ne lui ayant pas permis de terminer régulièrement sa cinquième année d'études ; Giuseppe, qui a huit ans, est quant à lui inscrit en troisième année. Ses camarades de classe se souviendront d'eux pour leur « parler étrange », car ils ne sont pas habitués à entendre des accents autres que ceux typiques de leur région.

Pour sa part, Antonio continue à travailler à Milan chez Stigler-Otis, participant aux travaux de reconstruction et de restauration de la ville, lourdement endommagée par la guerre. L'une des interventions les plus significatives concerne le Teatro alla Scala, qui avait subi d'importants bombardements en 1943, causant de graves dommages à la toiture. En l'espace de trois ans seulement, le théâtre peut rouvrir ses portes grâce également à l'emploi d'élevateurs et à l'intervention des techniciens de Stigler-Otis, qui parviennent à hisser l'extraordinaire lustre au centre de la salle,



**1943**

Antonio Falchetti viene chiamato alla Stigler a Milano e si stabilisce a vivere a Codogno presso una zia.

Antonio Falchetti est appelé chez Stigler à Milan et s'installe à Codogno chez une tante.

**1944**

Ricongiungimento con la famiglia: la moglie e i figli riescono ad arrivare a Codogno con mezzi di fortuna.

Retrouvailles avec sa famille : sa femme et ses enfants arrivent enfin à Codogno par des moyens de fortune.

**1949**

Insieme ad un amico avvocato, Antonio Falchetti fonda la Fusibili S.r.l.

Antonio Falchetti fonde la société Fusibili S.r.l. avec un ami avocat.

**1952**

A tre anni di distanza dalla Fusibili, Antonio Falchetti fonda la Microtecnica.

Trois ans après Fusibili, Antonio Falchetti fonde Microtecnica.

**1954**

Microtecnica diventa Meccanotecnica Codognese.

Microtecnica devient Meccanotecnica Codognese.

**1958**

Antonio Falchetti fonda l'Associazione Artigiani Italiani a Codogno di cui rimarrà presidente fino al 1977.

Antonio Falchetti fonde l'Associazione Artigiani Italiani à Codogno, dont il restera président jusqu'en 1977.

**1958**

Meccanotecnica Codognese trasloca in via San Giorgio.

Meccanotecnica Codognese déménage à via San Giorgio.

**1959**

Umberto Falchetti consegue la laurea in ingegneria elettromeccanica.

Umberto Falchetti obtient son diplôme d'ingénieur en électromécanique.

lampadine e una coppa così grande da poter, teoricamente, ospitare una persona.

Con il passare degli anni, Antonio sente allontanarsi sempre più il suo ritorno a Genova. È un momento, del resto, in cui, in un'Italia ancora stremata dalla guerra, ma desiderosa di rinascere, c'è bisogno praticamente di tutto. Pur continuando a lavorare alla Stigler-Otis, Falchetti decide d'impegnare le proprie capacità tecniche, il proprio ingegno e lo spirito imprenditoriale che lo contraddistinguono per costruire qualcosa di suo: nasce così nel 1949, con la partecipazione di un amico, la Fusibili S.r.l.

### Rapida crescita

Antonio Falchetti, infatti, ha intuito l'esistenza di un mercato interessante per le valvole fusibili, anche ad alto voltaggio. Per questo, nel 1952, fonda un'altra azienda, la Microtecnica Codognese, poco tempo dopo ribattezzata Meccanotecnica Codognese: siamo nel 1954, momento al quale si fa ufficialmente risalire la nascita della futura MTA.

«Avevo osservato, con il mio lavoro, quanto facilmente bruciassero i fusibili», racconterà un giorno Antonio ai suoi nipoti, «e come le minuterie elettriche, come per esempio i terminali o i capicorda, venissero facilmente sprecati dagli elettricisti, per le loro dimensioni e l'esiguità del costo». L'imprenditore decide quindi di avviare la

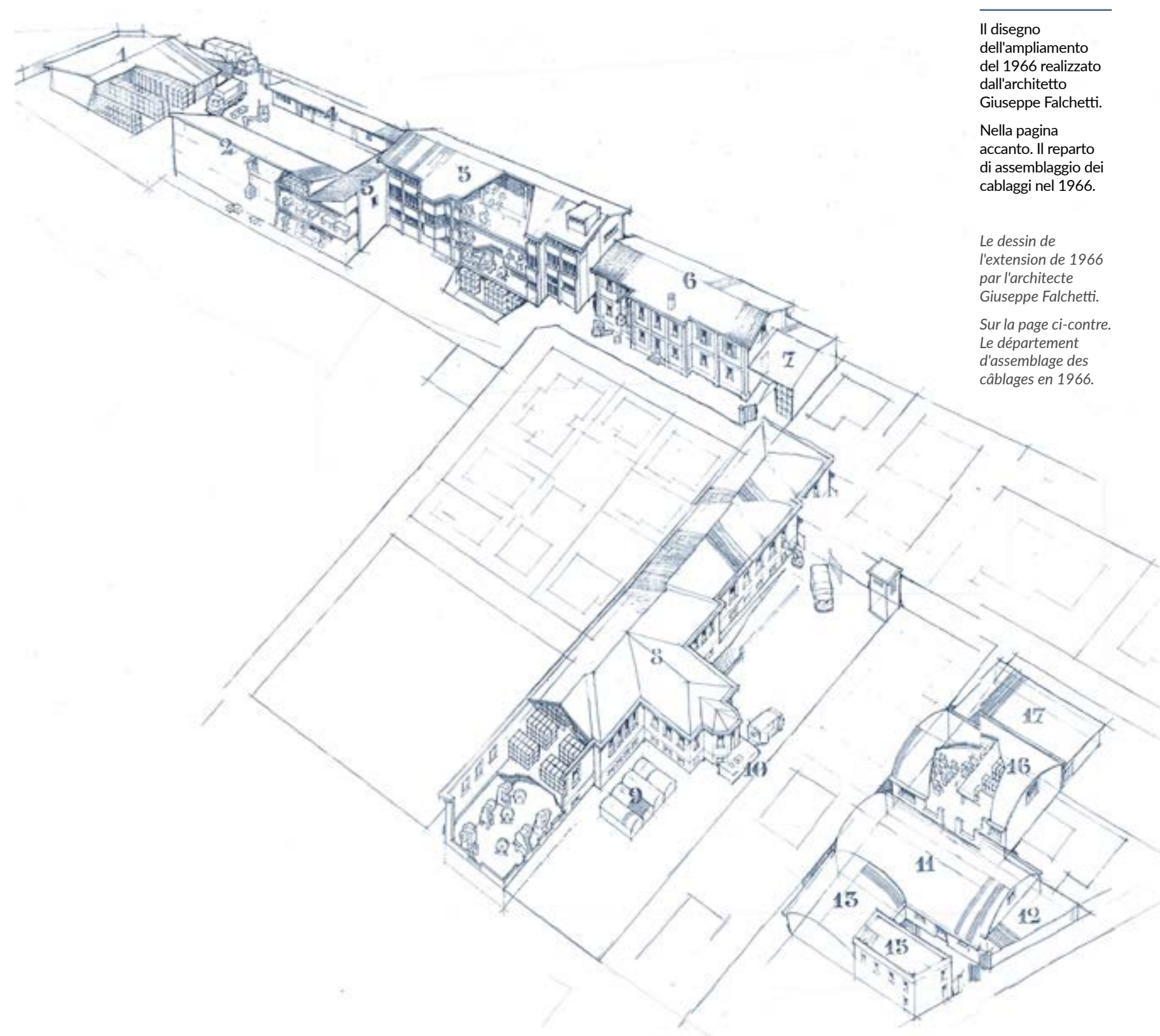
*encore visible aujourd'hui, avec ses 400 ampoules et sa coupe si grande qu'elle pourrait potentiellement accueillir une personne.*

*Au fil des années, Antonio sent que le retour à Gênes s'éloigne de plus en plus. C'est l'époque où, dans une Italie encore épuisée par la guerre mais désireuse de renaître, on a besoin de presque tout. Tout en continuant à travailler chez Stigler-Otis, M. Falchetti décide de mettre à profit ses compétences techniques, son ingéniosité et son esprit entrepreneurial pour créer quelque chose à son compte : c'est ainsi qu'en 1949, avec la participation d'un ami, naît Fusibili S.r.l.*

### Une croissance rapide

*Antonio Falchetti, en effet, pressent l'existence d'un marché prometteur pour les fusibles, y compris les fusibles haute tension. C'est pourquoi, en 1952, il fonde une autre société, Microtecnica Codognese, rebaptisée peu après Meccanotecnica Codognese : on est là en 1954, date de la naissance officielle de la future entreprise MTA.*

*« J'avais constaté, dans le cadre de mon travail, à quel point les fusibles se détérioraient facilement », racontera un jour Antonio à ses petits-enfants, « et à quel point les petites pièces électriques, telles que les cosses, étaient facilement gaspillées par les électriciens auto en raison de leur taille et de leur faible coût ». L'entrepreneur décide alors de se lancer dans la production de ces*



Il disegno dell'ampliamento del 1966 realizzato dall'architetto Giuseppe Falchetti.

Nella pagina accanto. Il reparto di assemblaggio dei cablaggi nel 1966.

Le dessin de l'extension de 1966 par l'architecte Giuseppe Falchetti.

Sur la page ci-contre. Le département d'assemblage des câblages en 1966.



### 1962

Giuseppe Falchetti consegue la laurea in architettura.

*Giuseppe Falchetti obtient son diplôme d'architecte.*

### 1966

Meccanotecnica acquisisce la Fusibili e inaugura la nuova sede.

*Meccanotecnica acquiert Fusibili et inaugure son nouveau site.*

### 1967

Meccanotecnica partecipa per la prima volta al Salone dell'Auto a Torino.

*Meccanotecnica participe pour la première fois au Salon de l'automobile de Turin.*

### 1968-69

Domanda e registrazione del marchio d'impresa MTA in Italia e all'estero.

*Demande et enregistrement de la marque commerciale MTA en Italie et à l'étranger.*

### 1969

Iniziano le forniture all'Alfa Romeo.

*Début des fournitures à Alfa Romeo.*

### 1972

Il 2 giugno Antonio Giulio Falchetti viene insignito dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica Italiana.

*Le 2 juin, Antonio Giulio Falchetti est décoré du titre de « Cavaliere al merito della Repubblica Italiana »..*

### 1978

Iniziano i lavori per la nuova sede nella zona industriale di Codogno.

*Début des travaux du nouveau site dans la zone industrielle de Codogno.*

### 1978

Costituzione della Stabak S.r.l., società per lo stampaggio della plastica e della bakelite.

*Constitution de Stabak S.r.l., une société spécialisée dans le moulage du plastique et de la bakélite.*

### 1979

Meccanotecnica Codognese diventa Società per Azioni.

*Meccanotecnica Codognese devient une société par actions.*



1956: Umberto Falchetti compie un viaggio in tutta l'Italia per far conoscere MTA.

I fusibili prodotti dalla Meccanotecnica Codognese.

1956: Umberto Falchetti entreprend un voyage à travers toute l'Italie pour faire connaître MTA.

Les fusibles produits par Meccanotecnica Codognese.

produzione di questi dispositivi, iniziando non dai fusibili per auto, ma da quelli per impieghi civili, da lui ben conosciuti: non a caso, il suo primo cliente è proprio la stessa Stigler-Otis.

L'azienda, come sempre accade, inizialmente è una piccola realtà, con una sede modesta nel centro di Codogno e una decina di collaboratori, ma la sua crescita è incredibilmente rapida. La produzione si amplia e presto iniziano le forniture di componenti anche per il settore auto, a partire dall'Alfa Romeo.

### Umberto e Giuseppe incominciano a lavorare in azienda con il papà

Antonio Falchetti rimane al comando dell'azienda da lui creata per circa vent'anni, godendo anche dell'aiuto dei figli. Il primogenito Umberto, laureato in ingegneria elettrotecnica nel 1959, inizia ad affiancare il papà prima di terminare gli studi. Nel 1956, con l'intento di far conoscere il marchio e i prodotti MTA, compie un viaggio in tutta l'Italia. Rimarrà legato alle vendite sempre, oltre che Amministratore di MTA. Giuseppe, laureato in architettura nel 1962, ricopre invece per anni il ruolo di responsabile dell'ufficio acquisti ed è l'autore dei progetti di espansione del 1966 e della nuova sede dell'83 e di molti altri progetti per MTA in Italia e all'estero.

dispositifs, en commençant non pas par les fusibles pour voitures, mais par ceux destinés aux applications civiles, qui lui sont familiers : ce n'est pas un hasard si son premier client est Stigler-Otis elle-même.

L'entreprise, comme c'est souvent le cas, est d'abord une petite entité, avec un site modeste dans le centre de Codogno et une douzaine de collaborateurs, mais elle connaît une croissance fulgurante. La production se développe et se tourne bientôt vers la fourniture de composants pour l'industrie automobile, à commencer par Alfa Romeo.

### Umberto et Giuseppe commencent à travailler dans l'entreprise avec leur père

Antonio Falchetti reste à la tête de l'entreprise qu'il a créée pendant une vingtaine d'années, bénéficiant également de l'aide de ses fils. Le fils aîné Umberto, diplômé en ingénierie électrotechnique en 1959, commence à travailler aux côtés de son père avant d'achever ses études. En 1956, dans le but de faire connaître les produits et la marque MTA, il entreprend un voyage à travers toute l'Italie. Il restera toujours impliqué dans la vente, tout en étant administrateur de MTA. Giuseppe, diplômé en architecture en 1962, occupe plutôt le rôle de responsable du bureau d'achat pendant des années et est l'auteur des projets d'agrandissement de 1966 et du nouveau site en 1983, ainsi que de nombreux autres projets pour MTA en Italie et à l'étranger.



Alcuni impiegati della Meccanotecnica Codognese durante l'inaugurazione della nuova area produttiva nel 1966.

Quelques employés de Meccanotecnica Codognese lors de l'inauguration de la nouvelle zone de production en 1966.



Antonio Falchetti con i figli, Umberto e Giuseppe, nel 1972.



Antonio Falchetti avec ses fils, Umberto et Giuseppe, en 1972.

## 1981

Costituzione della Cablat S.r.l., società per l'assemblaggio cablaggi.

Fondation de Cablat S.r.l., une société spécialisée dans l'assemblage de câblages.

## 1983

Insediamiento nella nuova sede, sviluppata in un edificio di 11.000 m<sup>2</sup> su una superficie di circa 100.000 m<sup>2</sup>.

Installation dans le nouveau site, un bâtiment de 11 000 m<sup>2</sup> sur une superficie d'environ 100 000 m<sup>2</sup>.

## 1989

Il figlio di Umberto Falchetti, Antonio (classe 1963), si laurea in ingegneria meccanica e comincia a lavorare in azienda. Con lui avverrà l'apertura dell'ufficio progettazione componenti.

Le fils d'Umberto Falchetti, Antonio (né en 1963) obtient son diplôme d'ingénieur en mécanique et commence à travailler dans l'entreprise. C'est à lui que l'on doit l'ouverture du bureau de conception des composants.

## 1990

Vengono inaugurati i nuovi magazzini in un'area dedicata di circa 10.000 m<sup>2</sup>.

Les nouveaux entrepôts sont inaugurés dans une aire dédiée d'environ 10 000 m<sup>2</sup>.

## 1995

Viene fondata la prima sede all'estero del gruppo: MTA Brasil.

Fondation du premier site étranger du groupe : MTA Brasil.

## 1995

Meccanotecnica Codognese S.p.A. incorpora Stabak S.r.l., porta tutto lo stampaggio plastica al suo interno e ottiene importanti vantaggi logistici e di produzione.

Meccanotecnica Codognese S.p.A. incorpore Stabak S.r.l., intègre toutes les activités de moulage du plastique et obtient d'importants avantages en termes de logistique et de production.

## 1997

Vengono ampliati il Reparto Attrezzeria; gli Uffici Tecnici "Progettazione & Sviluppo"; gli Uffici Tecnici "Industrializzazione"; l'Ufficio Automazione e la Sala Metrologica.

Agrandissement du département d'outillage, des bureaux techniques de conception et développement, des bureaux techniques d'industrialisation, du bureau d'automatisation et de la salle métrologique.



A sinistra. Umberto e Giuseppe Falchetti con le rispettive famiglie nel 1971.

Sotto. La vetrina con i prodotti della Meccanotecnica esposta al Salone dell'Auto di Torino nel 1967.

Nella pagina accanto. Alcune lavoratrici durante l'inaugurazione della nuova area produttiva nel 1966.

À gauche. Umberto et Giuseppe Falchetti avec leurs familles en 1971.

Ci-dessous. La vitrine des produits de Meccanotecnica exposés au Salon de l'automobile de Turin en 1967.

Sur la page ci-contre. Quelques employées lors de l'inauguration de la nouvelle zone de production en 1966.



Dal primissimo e piccolo capannone, Meccanotecnica Codognese trasloca in un impianto più grande nel 1958, dopo soli quattro anni dalla fondazione; poi, nel 1966, alla presenza delle autorità viene inaugurato un grande ampliamento, che consente di dare all'azienda una struttura ben organizzata e all'avanguardia per la sua epoca.

Con la crescita arrivano commesse importanti e la partecipazione alle Fiere del settore; del 1967 è la prima presenza, con una semplice vetrinetta espositiva, al Salone dell'Auto di Torino. Eventi che consentono di far conoscere il brand anche all'estero e di accrescere il volume delle forniture. Nel 1969, dunque, il marchio è registrato sia in Italia, sia in altri Paesi.

### Attenzioni per i lavoratori

Dai racconti di chi lo ha conosciuto e di chi ha lavorato con lui fin dai primi anni emerge il ritratto di un Antonio Falchetti uomo severo, dal carattere forte e deciso, ma anche molto attento

*Du tout premier petit hangar, Meccanotecnica Codognese déménage dans un établissement plus grand en 1958, quatre ans seulement après sa fondation puis, en 1966, une grande extension est inaugurée en présence des autorités, dotant l'entreprise d'une structure bien organisée et à l'avant-garde pour l'époque.*

*La croissance s'accompagne de commandes importantes et de participations à des salons professionnels : en 1967, la marque fait sa première apparition, avec une simple vitrine d'exposition, au Salon de l'automobile de Turin. Des événements qui la font connaître à l'étranger et augmentent le volume des fournitures. En 1969, la marque est enregistrée aussi bien en Italie que dans d'autres pays.*

### L'attention portée aux travailleurs

*Les récits de ceux qui l'ont connu et de ceux qui ont travaillé à ses côtés dès les premières années brossent un portrait d'Antonio Falchetti comme d'un homme sévère, au caractère fort et décidé,*



## 1998

A Codogno viene intitolata una via ad Antonio Falchetti.

*Inauguration à Codogno d'une rue portant le nom d'Antonio Falchetti.*

## 2003

Nasce in Polonia ELTEM, società in cui MTA partecipa come socio, per la progettazione e la produzione di cablaggi per veicoli speciali, mezzi agricoli e movimento terra.

*Création de la société ELTEM en Pologne, dans laquelle MTA détient une participation, pour la conception et la production de câblages pour véhicules spéciaux, machines agricoles et engins de terrassement.*

## 2003

Umberto e Giuseppe Falchetti vengono insigniti del riconoscimento di Codognese Benemerito.

*Umberto et Giuseppe Falchetti reçoivent le titre de «Codognese Benemerito».*

## 2004

Apertura di una nuova ala di 6.000 m<sup>2</sup> per lo stampaggio della plastica con un sistema distribuzione granulati completamente automatico.

*Ouverture d'une nouvelle aile pour le moulage du plastique de 6 000 m<sup>2</sup> avec un système de distribution de granulés entièrement automatique.*

## 2004

Cambio ragione sociale: Meccanotecnica Codognese S.p.A diventa MTA S.p.A.

*Changement de raison sociale : Meccanotecnica Codognese S.p.A devient MTA S.p.A.*

## 2004

Apertura della sede in Slovacchia che oggi ha più che triplicato le sue dimensioni e impiega quasi 400 persone.

*Ouverture du site de Slovaquie, qui a aujourd'hui plus que triplé de taille et emploie près de 400 personnes.*

## 2006

Viene inaugurata, a Codogno, una nuova palazzina di 6.000 m<sup>2</sup> per gli uffici.

*Inauguration d'un nouvel immeuble de bureaux de 6 000 m<sup>2</sup> à Codogno.*

## 2007

Apertura di MTA USA, ufficio tecnico commerciale situato a Chicago, posizione strategica nel settore automobilistico.

*Ouverture de MTA USA, un bureau technico-commercial situé à Chicago, un endroit stratégique dans le secteur automobile.*



ai bisogni dei suoi collaboratori. Sua è, per esempio, l'idea d'introdurre un intervallo a metà mattina, per permettere agli operai di fare una pausa: una novità che, a quei tempi, nessun'altra azienda prevede. Il turno di lavoro inizia alle 7 del mattino e spesso gli operai mangiano un panino restando seduti alla propria postazione lavorativa; la pausa voluta da Antonio dalle 9.15 alle 9.23, segnalata da una campanella, consente a tutti di mangiare qualcosa senza correre il rischio di farsi male. Alle donne che, in produzione, lavorano fino alle 10 di sera, viene portata una cena, a base di zuppa o pasta.

Sempre per il benessere dei lavoratori, a tutti gli operai viene fornita una divisa sulla quale è ricamato il logo Meccanotecnica: per le donne un camice, per gli uomini i pantaloni e una maglietta. Antonio Falchetti ama anche ricompensare con piccoli gesti e doni i suoi collaboratori: per la festa di Santa Lucia, che si celebra il 13 dicembre, non si dimentica mai dei figli dei dipendenti.

Ma il suo carattere lo porta anche a far notare, con delicata ironia, ciò che non gli garba: alle donne che indossano i pantaloni chiede se li hanno rubati al marito, a quelle con la minigonna suggerisce di stare "attente a non inciampare". E non rinuncia a tirare i capelli agli uomini che li lasciano crescere un po' troppo. Piccoli gesti di chi

*mais aussi très attentif aux besoins de ses collaborateurs. C'est à lui que l'on doit, par exemple, l'idée d'introduire une pause au milieu de la matinée, pour permettre aux ouvriers de se reposer : une nouveauté que, à l'époque, aucune autre entreprise n'envisage. Le travail commence à 7 heures et les ouvriers consomment souvent un sandwich assis à leur poste de travail ; la pause voulue par Antonio de 9h15 à 9h23, signalée par une cloche, permet à chacun de manger un morceau sans risquer de se blesser. Les femmes de la production qui travaillent jusqu'à 22 heures reçoivent un dîner composé de soupe ou de pâtes.*

*Toujours dans un souci de bien-être des travailleurs, tous les ouvriers sont dotés d'un uniforme brodés du logo Meccanotecnica : pour les femmes une blouse, pour les hommes un pantalon et un t-shirt. Antonio Falchetti aime aussi récompenser ses collaborateurs par de petits gestes et cadeaux : pour la fête de Sainte Lucie, célébrée le 13 décembre, il n'oublie jamais les enfants de ses employés.*

*Mais son caractère le pousse aussi à signaler, avec une douce ironie, ce qui ne lui plaît pas : aux femmes qui portent des pantalons, il demande si elles les ont volés à leur mari ; à celles qui portent des minijupes, il suggère de « faire attention à ne pas*

ha a cuore l'azienda e, soprattutto, le persone, che ne costituiscono l'anima e il valore.

### Per il bene del territorio

Antonio Falchetti per Codogno non ha rappresentato solamente la Meccanotecnica Codognese. Finita la guerra, per esempio, inizia a dare, presso l'Oratorio San Luigi, lezioni di elettrotecnica a un gruppo di ragazzi volenterosi, utilizzando un quaderno con gli appunti raccolti quando frequentava la scuola.

Nel 1958, poi, fonda l'Associazione Autonoma Artigiani di Codogno e Mandamento, con lo scopo di "tutelare e sviluppare gli interessi degli Artigiani di Codogno e dei comuni già facenti parte del mandamento di Codogno e Maleo". Ne rimarrà presidente per ben diciannove anni, fino alle dimissioni rassegnate nel 1977 per motivi di salute. Nella relazione da presidente uscente, dopo aver esposto la situazione patrimoniale dell'associazione nei dettagli, scrive di lasciare l'incarico con l'orgoglio di chi lo affida al successore "con uno stato patrimoniale e finanziario sano e robusto". Insignito il 2 giugno del 1972 dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana, Antonio si ritira nel '77 nella tenuta agricola toscana della moglie, dove si spegne nel 1981.

### Una nuova sede

Meccanotecnica, intanto, ha continuato il suo percorso di crescita. Nei quaderni di Umberto Falchetti si legge: "Dicembre 1971: impiegati 19, operai 143, apprendisti 2. Totale 164". Sono numeri molto lontani da quelli della realtà odierna, ma che lasciano presagire il potenziale di sviluppo.

Alcuni lavoratori durante l'inaugurazione della nuova area produttiva nel 1966.

Il magazzino nel 1962.

Quelques travailleurs lors de l'inauguration de la nouvelle zone de production en 1966.

L'entrepôt en 1962.



*trébucher ». Et il n'hésite pas à tirer les cheveux des hommes qui les laissent pousser un peu trop longs. De petits gestes révélateurs de son attachement à l'entreprise et, surtout, aux personnes, qui en constituent l'âme et la valeur.*

### Pour le bien du territoire

*Pour Codogno, Antonio Falchetti n'est pas seulement le symbole de Meccanotecnica Codognese. Après la guerre, par exemple, il commence à donner, à l'oratoire San Luigi, des cours d'électrotechnique à un groupe de jeunes motivés, en se servant d'un cahier de notes qu'il avait prises à l'école.*

*Puis, en 1958, il fonde l'Associazione Autonoma Artigiani di Codogno e Mandamento, dans le but de « protéger et de développer les intérêts des artisans de Codogno et des communes faisant déjà partie du mandement de Codogno et Maleo ». Il en restera président pendant dix-neuf ans, jusqu'à sa démission en 1977 pour des raisons de santé. Dans son rapport de président sortant, après avoir décrit en détail la situation financière de l'association, il déclare être fier de laisser à son successeur un poste « avec une situation financière et patrimoniale saine et solide ». Décoré du titre de « Cavaliere al merito della Repubblica Italiana » le 2 juin 1972, Antonio se retire en 1977 dans la ferme toscane de son épouse, où il décède en 1981.*

### Un nouveau site

*Meccanotecnica, entre-temps, poursuit sa croissance. Dans les carnets de Umberto Falchetti on lit : « Décembre 1971 : 19 employés, 143 ouvriers, 2 apprentis. Total 164 ». Ces chiffres sont loin de la réalité d'aujourd'hui, mais ils laissent entrevoir un certain potentiel de développement.*



La tessera dell'Associazione Artigiani Italiani.

Antonio e Aurelia in una foto scattata a metà degli anni 70.

La carte de membre de l'Associazione Artigiani Italiani.

Antonio et Aurelia sur une photo prise au milieu des années 1970.



## 2008

Apertura di una nuova ala di 3.700 m<sup>2</sup> dedicata alla tranceria.

*Ouverture d'une nouvelle aile de 3 700 m<sup>2</sup> dédiée au découpage.*

## 2008

Acquisizione di Digitek e creazione di un Headquarter dell'elettronica a Concordia sulla Secchia, in provincia di Modena.

*Acquisition de Digitek et création d'un siège spécialisé dans l'électronique à Concordia sulla Secchia, dans la province de Modène.*

## 2009

Costituzione di MTA India con sede a Pune, città considerata il polo strategico dell'industria automobilistica locale.

*Création de MTA India, sise à Pune, ville considérée comme le centre stratégique de l'industrie automobile locale.*

## 2012

Un'area di 1.500 m<sup>2</sup> viene dedicata al laboratorio dove vengono eseguiti test ambientali, meccanici, elettrici, ottici ed elettronici.

*Une aire de 1 500 m<sup>2</sup> est consacrée au laboratoire qui réalise des tests environnementaux, mécaniques, électriques, optiques et électroniques.*

## 2014

A seguito del terremoto in Emilia Romagna, che distrugge la palazzina uffici, ma anche per meglio organizzare il layout della produzione elettronica, MTA trasloca in una nuova sede costruita a Rolo, in provincia di Reggio Emilia.

*À la suite du tremblement de terre en Émilie-Romagne, qui détruit l'immeuble de bureaux, mais aussi en vue d'une meilleure organisation de la production électronique, MTA déménage dans un nouveau site construit à Rolo, dans la province de Reggio d'Émilie.*

## 2014

Viene costituita MTA China, con uffici e stabilimento produttivo a Shanghai.

*Création de MTA China, avec des bureaux et un établissement de production à Shanghai.*

Umberto e Giuseppe Falchetti iniziano presto a pensare alla realizzazione di una nuova sede e, nel 1978, danno il via ai lavori per la sua costruzione nella zona industriale di Codogno. Poco dopo, nel 1979, Meccanotecnica diventa una società per azioni. Di quel periodo è anche la costituzione delle società Stabak e Cablat, specializzate rispettivamente nello stampaggio di plastica e bachelite e nell'assemblaggio di cavi: entrambe realtà che, in seguito, verranno inglobate nell'azienda.

Nel 1983 avviene il trasloco nella nuova sede, un edificio di 11.000 m<sup>2</sup> su una superficie di circa 100.000 m<sup>2</sup>. La lungimiranza della famiglia Falchetti fa sì che il terreno acquistato a questo scopo sia sufficientemente ampio per consentire, nei decenni

*Umberto et Giuseppe Falchetti commencent rapidement à envisager la construction d'un nouveau site et, en 1978, ils entament les travaux de construction dans la zone industrielle de Codogno. Peu après, en 1979, Meccanotecnica devient une société par actions. De cette période date également la création des sociétés Stabak et Cablat, spécialisées respectivement dans le moulage du plastique et de la bakélite et dans l'assemblage de câbles : toutes deux seront par la suite intégrées à l'entreprise.*

*C'est en 1983 qu'a lieu le déménagement dans le nouveau site, un bâtiment de 11 000 m<sup>2</sup> sur une superficie d'environ 100 000 m<sup>2</sup>. La prévoyance de la famille Falchetti fait que le terrain acheté à cet effet soit suffisamment grand pour permettre, au cours des décennies*

successivi, di effettuare gli ampliamenti necessari per stare al passo con la crescita della domanda da parte dei clienti, tanto che l'insediamento originale raggiungerà l'attuale dimensione di 40.000 m<sup>2</sup> coperti.

Con il trasferimento nella nuova struttura, l'azienda compie un ulteriore salto di qualità, ampliando l'attività ad altri componenti. Sempre nel 1983, per esempio, inizia la produzione della scatola portafusibili destinata all'Alfa 33, la berlina erede di quell'Alfasud di cui utilizza gran parte della meccanica: un passaggio significativo, perché per la prima volta l'azienda inizia a progettare anche tutto quello che sta intorno ai fusibili. Ma nuovi e importanti sviluppi sono già alle porte.

*suivantes, les agrandissements nécessaires pour faire face à la croissance de la demande des clients, au point que l'établissement d'origine atteindra ses dimensions actuelles de 40 000 m<sup>2</sup> couverts.*

*Avec le déménagement dans la nouvelle usine, l'entreprise fait un nouveau saut qualitatif en étendant son activité à d'autres composants. Toujours en 1983, par exemple, elle entame la production de la boîte porte-fusibles destinée à l'Alfa 33, héritière de la berline Alfasud, dont elle utilise en grande partie la mécanique : un pas important, car pour la première fois, l'entreprise commence aussi à concevoir tout ce qui a trait aux fusibles. Mais de nouveaux développements majeurs se profilent déjà à l'horizon.*

L'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica Italiana conferita a Antonio Giulio Falchetti nel 1972.

Sotto. La medaglia dell'Associazione Artigiani consegnata per riconoscenza a Antonio Falchetti nel 1967.

Nella pagina accanto. La sede di MTA in viale dell'Industria nel 1983.

*Le titre de « Cavaliere al merito della Repubblica Italiana » décerné à Antonio Giulio Falchetti en 1972.*

*Ci-dessous. La médaille de l'Associazione Artigiani Italiani décernée en reconnaissance à Antonio Falchetti en 1967.*

*Sur la page ci-contre. Le site de MTA à Viale dell'Industria en 1983.*



## 2015

Nasce a Reggio Emilia TIMA, specializzata nella progettazione e fornitura di sistemi elettrici ed elettronici per veicoli off-road e macchine da lavoro. MTA partecipa come socio e fornisce supporto tecnico per lo sviluppo e la produzione di strumentazione, display, centraline elettroniche e componenti elettromeccanici.

*Fondation de TIMA à Reggio d'Émilie, spécialisée dans la conception et la fourniture de systèmes électriques et électroniques pour les véhicules hors route et les machines de travail. MTA y détient une participation et fournit une assistance technique pour le développement et la production d'instruments, d'afficheurs, de boîtiers électroniques et de composants électromécaniques.*

## 2015

Apertura di uno stabilimento in Messico, creato per la produzione e la consegna nelle regioni NAFTA.

*Ouverture d'un établissement au Mexique, destiné à la production et à la livraison dans les régions de l'ALENA.*

## 2017

Strategicamente ubicata nella Free Trade Zone di Kenitra, MTA Morocco, ultima sede estera del gruppo, è stata fondata per fornire il mercato EMEA.

*Stratégiquement situé dans la zone franche de Kénitra, MTA Morocco, le dernier site étranger du groupe, voit le jour pour approvisionner le marché EMEA.*

## 2022

Acquisizione di EDN S.r.l., azienda specializzata nello sviluppo di on-board battery charger e DC/DC converter.

*Acquisition d'EDN S.r.l., une société spécialisée dans le développement de chargeurs de batterie embarqués et de convertisseurs CC/CC.*

## 2024

Acquisizione di un ramo di azienda di Calearo Antenne S.p.A., che sviluppa e produce tecnologie avanzate per la comunicazione.

*Acquisition d'une unité commerciale de Calearo Antenne S.p.A., qui développe et produit des technologies de communication avancées.*

### Progettare in proprio

Nel 1989, infatti, Antonio Falchetti, classe 1963, ancora fresco di laurea in ingegneria meccanica inizia il suo percorso professionale nell'azienda di famiglia, affrontando subito un compito ambizioso, affidatogli dal padre Umberto. C'è bisogno di un ufficio dedicato alla progettazione dei componenti che renda l'azienda propositiva nei confronti dei clienti, liberandola dalla dipendenza dai soli progetti che le vengono affidati dai costruttori.

Viene, dunque, messa in atto una separazione tra la progettazione degli stampi e quella dei componenti; inoltre, viene adottato il moderno software CAD/CAM, necessario alla produzione

### Concevoir par soi-même

*En 1989, Antonio Falchetti, né en 1963, fraîchement diplômé en ingénierie mécanique, commence sa carrière professionnelle dans l'entreprise familiale, s'attaquant immédiatement à une tâche ambitieuse, lui confiée par son père Umberto. Il faut un bureau dédié à la conception de composants qui rende l'entreprise proactive vis-à-vis de ses clients, en la libérant de la dépendance des seuls projets qui lui sont soumis par les constructeurs.*

*Une séparation est donc mise en place entre la conception des moules et celle des composants ; en outre, un logiciel moderne de CAO/FAO est adopté, nécessaire à la production assistée par*



Alcune foto degli uffici di MTA nel 1991.

Quelques photos des bureaux de MTA en 1991.



La famiglia Falchetti nel 2006.

La famille Falchetti en 2006.

(attraverso macchine utensili) assistita da computer. Questa strategia si rivela vincente perché mette Meccanotecnica nelle condizioni di offrire al cliente un "ciclo completo", comprendente progettazione, industrializzazione, collaudo e produzione dei componenti: ciò che oggi si definisce "one stop shop".

In verità, il progetto per la produzione dei fusibili UniVal® era iniziato già nel 1979, con l'analisi di un prodotto di un'azienda concorrente. L'installazione delle prime linee UniVal® nella sede di viale dell'Industria risale al 1983, mentre lo stampaggio dei due semigusci viene affidato alla Stabak: grazie al nuovo impianto, il prodotto esce già finito e collaudato. Tuttavia, è chiaro che Meccanotecnica, per risultare propositiva nei confronti dei clienti, non può limitarsi a fornire i singoli componenti: è necessario che venga sviluppato tutto quello che, a bordo di un veicolo, è legato alla trasmissione della corrente, partendo dalla batteria e dai suoi morsetti e passando per le scatole portafusibili, i terminali e i connettori.

Questa evoluzione segna una svolta importante per la società, che da allora si afferma a livello mondiale come azienda di riferimento per lo sviluppo di centraline di distribuzione della potenza e per la protezione del sistema elettrico, destinate ad applicazioni a basso, medio e alto voltaggio, nonché per i connettori e i fusibili. In breve, l'azienda diventa il fornitore di questi prodotti dei principali costruttori mondiali non solo di auto, ma anche di motocicli, camion, mezzi agricoli e per il movimento terra.

*ordinateur (à l'aide de machines-outils). Cette stratégie s'avère gagnante car elle permet à Meccanotecnica d'offrir au client un « cycle complet », comprenant la conception, l'industrialisation, l'essai et la production des composants : ce que l'on appelle aujourd'hui un « one stop shop ».*

*En réalité, le projet de production des fusibles UniVal® avait déjà commencé en 1979 par l'analyse d'un produit concurrent. La mise en place des premières lignes UniVal® sur le site de Viale dell'Industria remonte à 1983, tandis que le moulage des deux demi-coques est confié à Stabak : grâce à la nouvelle installation, le produit sort déjà fini et testé. Cependant, il est évident que Meccanotecnica, pour avoir une attitude proactive vis-à-vis de ses clients, ne peut pas se limiter à la fourniture de composants individuels : il est nécessaire de développer tout ce qui, à bord d'un véhicule, est lié à la transmission du courant, en commençant par la batterie et ses bornes et en passant par les boîtes porte-fusibles, les cosses et les connecteurs.*

*Cette évolution marque un tournant décisif pour la société, qui, depuis lors, s'impose dans le monde entier comme une référence pour la mise au point de boîtiers de distribution de puissance et de protection des systèmes électriques, pour des applications basse, moyenne et haute tension, ainsi que pour la production de connecteurs et de fusibles. En peu de temps, l'entreprise devient le fournisseur de ces produits pour les principaux constructeurs mondiaux non seulement de voitures, mais aussi de motos, de poids lourds, de machines agricoles et d'engins de terrassement.*

L'evoluzione del logo  
L'évolution du logo



1954



1968



2005



Sopra. Una foto di gruppo dei lavoratori di MTA nel 2004.

A sinistra. Umberto e Giuseppe Falchetti nel 1997.

Nella pagina accanto. La famiglia Falchetti nel 2024.

Ci-dessus. Une photo de groupe des travailleurs de MTA en 2004.

À gauche. Umberto et Giuseppe Falchetti en 1997.

Sur la page ci-contre. La famille Falchetti en 2024.

Il 2004 segna il quarantesimo anno di attività della Meccanotecnica che, per l'occasione, cambia ragione sociale, trasformandosi in MTA S.p.A., identificandosi quindi con il marchio stampato sui prodotti con il quale i clienti, soprattutto stranieri, la conoscono. Altre importanti evoluzioni sono, però, in arrivo.

## L'elettronica, nuovo orizzonte

Con l'avvento dell'elettronica e con il suo sempre crescente utilizzo sui veicoli, l'azienda avverte l'esigenza di una propria presenza in questo settore. La soluzione arriva nel 2008 con l'acquisizione di Digitek, una società nata nel 1983 nel Modenese, specializzata nella fabbricazione di cruscotti e centraline elettroniche per i costruttori di auto di alto profilo.

L'integrazione della nuova realtà avviene rapidamente: nel 2014, la sua sede viene trasferita a Rolo, località a nord-est di Reggio Emilia, in un nuovo sito caratterizzato dalle tecnologie più avanzate. Quella che oggi è la MTA Unità locale di Rolo permette all'azienda di ottenere rapidamente la leadership nel settore dei quadri strumenti e dei display per auto supersportive, moto, trattori e macchine per il movimento terra.

Gli ultimi anni, inoltre, sono caratterizzati dall'avvio del passaggio alla mobilità elettrica. Anche in questo caso, MTA reagisce prontamente all'evoluzione del mercato, procurandosi il know-how necessario attraverso l'acquisizione di EDN S.r.l., azienda italiana leader nella progettazione e realizzazione di caricatori di bordo delle batterie e di DC/DC converter per veicoli elettrici e ibridi.

2004 marque la 40e année d'activité de Meccanotecnica, qui, pour l'occasion, change de raison sociale et devient MTA S.p.A., s'identifiant ainsi à la marque imprimée sur ses produits par laquelle ses clients, surtout étrangers, la connaissent. D'autres avancées importantes sont cependant à venir.

## L'électronique, un nouvel horizon

Avec l'avènement de l'électronique et son utilisation de plus en plus fréquente sur les véhicules, l'entreprise ressent le besoin de s'implanter dans ce secteur. La solution arrive en 2008 avec l'acquisition de Digitek, une société fondée en 1983 dans la région de Modène, spécialisée dans la fabrication de tableaux de bord et de unités de contrôle pour des constructeurs automobiles de premier plan.

L'intégration de la nouvelle entreprise se fait rapidement : en 2014, son site est transféré à Rolo, ville située au nord-est de Reggio d'Émilie, dans un nouvel établissement doté des technologies les plus avancées. L'actuelle unité locale de MTA à Rolo permet à l'entreprise d'atteindre rapidement le leadership dans le secteur des tableaux de bord et des afficheurs pour les voitures super sportives, les motos, les tracteurs et les engins de terrassement.

Ces dernières années sont en outre marquées par le début de la transition vers la mobilité électrique. Là encore, MTA réagit rapidement à l'évolution du marché, en s'appropriant le savoir-faire nécessaire grâce à l'acquisition d'EDN S.r.l., une société italienne leader dans la conception et la fabrication de chargeurs de batterie embarqués et de convertisseurs CC/CC pour les véhicules électriques et hybrides.

Ultima è l'acquisizione, nel 2024, di un ramo d'azienda di Calearo Antenne S.p.A., società con quartier generale a Isola Vicentina (Vicenza) che, già dal 1957, sviluppa e produce tecnologie avanzate per la comunicazione, lavorando in sinergia con i maggiori produttori di automobili del mondo. Una scelta strategica, che consente a MTA di far crescere il proprio business nelle nuove tecnologie legate alla connettività dei veicoli (tra di loro e con l'ambiente circostante), anche grazie alle forti sinergie possibili con i reparti di ricerca & sviluppo elettrico ed elettronico.

## Non solo Italia

In tutto questo, pur mantenendo salde le radici nel proprio territorio, MTA non ha voluto rinunciare a una crescita al di fuori dei confini nazionali. Già negli anni 90, infatti, era emersa l'esigenza di realizzare nuove unità produttive in prossimità dei luoghi in cui si stavano insediando i grandi costruttori di autoveicoli. Non è un caso, quindi, che la prima sede estera dell'azienda sia sorta a San Paolo, in Brasile, nel 1995. Oggi MTA, che ha conosciuto una grande espansione internazionale (alla quale è dedicato un approfondimento nelle pagine seguenti), conta sette sedi estere: a quella brasiliana se ne sono via via aggiunte altre in Slovacchia (nel 2004), negli Stati Uniti (nel 2007), in India (nel 2009), in Cina (nel 2014), in Messico (nel 2015) e in Marocco (nel 2017).

## Oggi

La piccola officina, fondata nel 1954, è così diventata un'azienda di riferimento a livello mondiale per la produzione di un ampio portfolio di componenti elettrici ed elettronici, destinati ai principali costruttori mondiali di autoveicoli, motocicli, camion, mezzi agricoli e per il movimento terra. Oggi la proprietà è ancora nelle mani della stessa famiglia: il fondatore Antonio ha passato il testimone ai figli Umberto e Giuseppe che, seguendo l'esempio del padre, hanno dedicato l'intera vita all'azienda. Con Antonio Falchetti, figlio di Umberto e direttore generale del gruppo, vi lavorano le sorelle, i cugini e un nipote che ha dato inizio alla quarta generazione.

La dernière acquisition en date est celle, en 2024, d'une unité commerciale de Calearo Antenne S.p.A., une société ayant son siège à Isola Vicentina (Vicenza) qui, depuis 1957, développe et produit des technologies avancées pour la communication, en travaillant en synergie avec les principaux constructeurs automobiles mondiaux. Un choix stratégique qui permet à MTA de renforcer ses activités dans les nouvelles technologies liées à la connectivité des véhicules (entre eux et avec l'environnement), grâce également aux fortes synergies possibles avec les départements de recherche et développement électrique et électronique.

## Au-delà de l'Italie

Dans un tel contexte, tout en gardant ses racines bien ancrées dans son propre territoire, MTA n'a pas voulu renoncer à la croissance en dehors de ses frontières nationales. En fait, dès les années 1990, le besoin s'est fait sentir de créer de nouvelles unités de production près des lieux d'implantation des grands constructeurs automobiles. Ce n'est donc pas un hasard si le premier site étranger de l'entreprise a été créé à Sao Paulo, au Brésil, en 1995. Aujourd'hui, MTA, qui a connu une importante expansion internationale (qui sera détaillée dans les pages suivantes), compte sept sites à l'étranger : celui du Brésil a été progressivement rejoint par d'autres en Slovaquie (en 2004), aux États-Unis (en 2007), en Inde (en 2009), en Chine (en 2014), au Mexique (en 2015) et au Maroc (en 2017).

## Aujourd'hui

Le petit atelier, fondé en 1954, est ainsi devenu une entreprise de référence mondiale pour la production d'un large portefeuille de composants électriques et électroniques, destinés aux principaux constructeurs mondiaux de voitures, de motos, de poids lourds, de machines agricoles et d'engins de terrassement. Aujourd'hui, la propriété est toujours aux mains de la même famille : le fondateur Antonio Giulio a passé le relais à ses fils Umberto et Giuseppe qui, suivant l'exemple de leur père, ont consacré toute leur vie à l'entreprise. Aux côtés d'Antonio Falchetti, fils d'Umberto et directeur général du groupe, travaillent ses sœurs, ses cousins et son neveu, initiant ainsi la quatrième génération.



# Intervista

## Interview

Di/Par Emilio Deleidi

Il mondo dell'auto e, in generale, dei trasporti sta vivendo una fase di cambiamenti che non è azzardato definire epocali, con la transizione verso forme di mobilità elettrica o, comunque, "carbon free" prevista dall'Unione Europea per il 2035. L'industria del settore deve dunque farsi trovare pronta a queste nuove sfide: l'ingegner Antonio Falchetti, Executive Director di MTA, spiega come l'azienda si sta preparando per affrontare il futuro.

*Le monde de l'automobile et des transports en général traverse une phase de changement qu'il n'est pas exagéré de qualifier d'historique, avec la transition vers des formes de mobilité électrique ou, en tout cas, « décarbonée », envisagée par l'Union européenne pour 2035. L'industrie doit donc être prête à relever ces nouveaux défis : M. Antonio Falchetti, directeur exécutif de MTA, explique comment l'entreprise se prépare à affronter l'avenir.*

**Nei settant'anni della sua vita, MTA ha sempre assecondato le trasformazioni dell'automobile che, ultimamente, sembrano aver conosciuto un'accelerazione: com'è riuscita la vostra azienda a rimanere sempre al passo con i tempi?**

La nostra storia inizia con solo due prodotti, destinati all'aftermarket: in un Paese come l'Italia in cui nel Dopoguerra mancava praticamente tutto, mio nonno Antonio si accorse del fatto che i componenti più utilizzati dagli elettrauto e dai meccanici erano i fusibili, che si bruciavano spesso, e i tappi dei radiatori, che si rovinavano a contatto con l'acqua. Avendo una preparazione da tecnico elettrico, mio nonno si dedicò anche ai fusibili ad alto voltaggio, come quelli utilizzati per gli ascensori della Stigler-Otis, azienda nella quale aveva lavorato. Negli anni '70 e '80, con l'evoluzione dell'automobile, ai fusibili si sono via via aggiunti altri prodotti, come terminali, cappucci delle candele e dispositivi per schermare da interferenze le autoradio. All'epoca, comunque, metà del nostro fatturato derivava dai cablaggi, destinati a modelli del gruppo Fiat.

**En soixante-dix ans d'existence, MTA a toujours accompagné les transformations de l'industrie automobile qui, récemment, semblent s'être accélérées : comment votre entreprise a-t-elle réussi à rester dans la course?**

Notre histoire commence avec deux produits seulement, destinés au marché de l'après-vente : dans un pays comme l'Italie où l'on manquait pratiquement de tout dans l'après-guerre, mon grand-père Antonio avait constaté que les composants les plus utilisés par les électriciens auto et les mécaniciens étaient les fusibles, qui brûlaient souvent, et les bouchons de radiateur, qui s'abîmaient au contact de l'eau. Ayant une formation d'électrotechnicien, mon grand-père avait également choisi de se consacrer aux fusibles haute tension, comme ceux utilisés dans les ascenseurs de Stigler-Otis, une entreprise qui l'avait embauché. Dans les années 1970 et 1980, avec l'évolution de l'automobile, les fusibles ont été progressivement complétés par d'autres produits, tels que les bornes batteries, les capuchons de bougies et les dispositifs de protection des autoradios contre les interférences. À cette époque, cependant, la moitié de notre chiffre d'affaires provenait des câblages, destinés aux modèles du groupe Fiat.



**C'è stato un vero momento di svolta nelle attività dell'azienda?**

A un certo punto perdemmo proprio la commessa relativa ai cablaggi, cosa che avrebbe potuto generare delle difficoltà. In realtà, avevamo già deciso di creare un ufficio tecnico interno, con lo scopo di realizzare componenti non più solo sulla base delle specifiche dei clienti, ma di nostra progettazione. Nel frattempo, si era anche affermata l'iniezione negli impianti di alimentazione dei motori, cosa che comportava, in caso d'incidente, il rischio d'incendio, perché il getto di benzina poteva prendere fuoco al contatto con i cavi caldi e non protetti della batteria. Noi avevamo realizzato proprio un prodotto di protezione dei cavi caldi, che scongiurava questo pericolo e che ci permise di diventare, tra i fornitori delle case automobilistiche, l'azienda leader per conoscenza delle problematiche relative alla potenza. Da quella esperienza è poi nata una gamma più ampia di prodotti, come morsetti, scatole portafusibili (anche per gli abitacoli), sistemi di protezione e così via. Nel tempo, i componenti elettrici delle auto sono considerevolmente aumentati, quindi sono cresciute le esigenze di protezione dei cavi e si è passati dall'unica scatola dell'Alfa 33 a prodotti sempre più numerosi e sofisticati. Con gli anni 2000 ci siamo affermati definitivamente presso i grandi costruttori come un riferimento nel mondo della protezione dell'energia a bordo delle auto.

**In seguito, l'elettronica ha assunto un ruolo da protagonista in tutti i tipi di veicoli: com'è stata affrontata questa innovazione?**

Con l'avvento delle prime centraline elettroniche, ci siamo resi conto della necessità di essere presenti anche in questo settore, pertanto abbiamo deciso di acquisire Digitek, azienda specializzata

**Y a-t-il eu un véritable tournant dans les activités de l'entreprise?**

À un moment donné, nous avons perdu la commande des câblages, ce qui aurait pu engendrer des difficultés. En vérité, nous avions déjà décidé de créer un bureau technique interne, dans le but de fabriquer des composants non plus seulement sur la base des spécifications des clients, mais de notre propre conception. Entre-temps, l'injection s'était également imposée dans les systèmes d'alimentation des moteurs, ce qui, en cas d'accident, comportait un risque d'incendie, car le jet d'essence pouvait s'enflammer au contact des câbles chauds et non protégés de la batterie. Le produit de protection des câbles chauds que nous avons mis au point, qui évitait ce danger, est justement ce qui nous a permis de devenir, parmi les fournisseurs des constructeurs automobiles, l'entreprise leader en termes de connaissance des questions de puissance. Cette expérience a donné le jour à une gamme plus vaste de produits, tels que les bornes batterie, les boîtes porte-fusibles (également pour l'habitacle), les systèmes de protection, etc. Au fil du temps, les composants électriques des voitures ont considérablement augmenté, les besoins en matière de protection des câbles se sont donc accrus, et nous sommes passés de la boîte unique de l'Alfa 33 à des produits de plus en plus nombreux et sophistiqués. Au cours des années 2000, nous nous sommes définitivement imposés auprès des principaux constructeurs comme une référence dans le monde de la protection de l'énergie à bord des voitures.

**Par la suite, l'électronique a pris une place prépondérante dans tous les types de véhicules : comment avez-vous fait face à cette innovation?**

Avec l'apparition des premières unités de contrôle, nous avons compris la nécessité d'être présents dans ce secteur également, et nous avons donc décidé d'acquiescer Digitek, une entreprise spécialisée dans l'électronique

nell'elettronica per conto di costruttori di alto profilo. Nel tempo, quindi, ci siamo strutturati in due business unit. La prima è quella "storica", dedicata alla produzione di componenti elettrici, che raggiunge volumi elevati di produzione e ha come clienti i grandi costruttori di veicoli; la seconda, più recente, è consacrata all'elettronica e si occupa di elementi sofisticati come i quadri strumenti e i display per le auto supersportive, i trattori e le macchine per il movimento terra; componenti per l'elettronica di potenza quali caricatori di bordo e convertitori DC/DC di veicoli elettrici; antenne automotive di varia natura, sia per il primo equipaggiamento sia per l'aftermarket.

**Ora il mondo dell'auto si accinge a una transizione verso il futuro che poggia su pilastri come l'alto voltaggio nei veicoli a batteria e la connettività. Come vi state preparando a questa svolta?**

Il voltaggio dei sistemi di bordo delle vetture è passato dai 24 volt iniziali ai 48 delle auto ibride e ai 400 e 800 di quelle elettriche, ma già si parla di schemi a 1.200 volt: in questo ambito siamo più che pronti, perché già produciamo centraline con una tecnologia completamente diversa da quella dei prodotti a basso voltaggio, avendo sostituito il materiale plastico di quest'ultime con l'alluminio. Un materiale che pensiamo di utilizzare anche per i busbar, per la distribuzione della potenza, al posto del rame, che è più pesante. Stiamo anche realizzando fusibili ad alto voltaggio, tornando un po' alle nostre radici, visto che li produceva già mio nonno, e relè di potenza. Sono tutti componenti che, per le applicazioni automotive, devono essere alleggeriti, rimpiccioliti e adattati alle sollecitazioni provocate dai veicoli. Si tratta sempre di scatole di distribuzione della potenza, ma essendo ora le potenze stesse e i voltaggi in gioco molto più elevati, servono sistemi di progettazione e tecnologie di produzione differenti. Tutto questo comporta anche l'effettuazione di moltissimi test, sia di design validation, sia di product validation.

**Il secondo pilastro, come si è detto, è quello della connettività crescente nelle auto di nuova generazione.**

I costruttori si sono resi conto di non poter realizzare in proprio interi sistemi così complessi e preferiscono procurarsi l'infrastruttura di base da aziende specializzate come la nostra, in

*pour le compte de constructeurs de premier plan. Avec le temps, nous nous sommes ainsi structurés en deux divisions commerciales. La première est la division « historique », consacrée à la production de composants électriques, qui atteint des volumes de production élevés et compte parmi ses clients de grands constructeurs automobiles ; la seconde, plus récente, est axée sur l'électronique et traite d'éléments sophistiqués tels que : les tableaux de bord et les afficheurs pour les voitures super sportives, les tracteurs et les engins de terrassement; les composants électroniques de puissance tels que les chargeurs embarqués et les convertisseurs CC/CC pour les véhicules électriques ; les antennes automobiles de différents types, tant pour les équipements de première monte que pour le marché de l'après-vente.*

**Le monde de l'automobile se prépare aujourd'hui à une transition vers l'avenir qui repose sur des piliers tels que la haute tension dans les véhicules à batterie et la connectivité. Comment vous préparez-vous à cette percée?**

*La tension des systèmes embarqués dans les voitures est passée de 24 à 48 volts dans les voitures hybrides et à 400 et 800 volts dans les voitures électriques, mais on parle déjà de systèmes à 1 200 volts : dans ce domaine, nous sommes plus que prêts, car nous produisons déjà des boîtiers avec une technologie complètement différente de celle des produits basse tension, ayant remplacé le matériau plastique de ces derniers par de l'aluminium. Un matériau que nous prévoyons également d'utiliser pour les busbar, pour la distribution de la puissance, à la place du cuivre, qui est plus lourd. Nous fabriquons également des fusibles haute tension, ce qui nous ramène un peu à nos racines, puisque mon grand-père lui-même en produisait, ainsi que des relais de puissance. Ce sont tous des composants qui, pour les applications automobiles, doivent être allégés, rétrécis et adaptés aux contraintes causées par les véhicules. Il s'agit toujours de boîtiers de distribution de puissance, mais comme les puissances elles-mêmes et les tensions impliquées sont désormais beaucoup plus élevées, il faut des systèmes de conception et des technologies de production différents. Tout cela suppose également de nombreux essais, tant pour la validation de la conception que pour la validation du produit.*

**Le deuxième pilier, comme on l'a dit, concerne l'augmentation de la connectivité dans les voitures de nouvelle génération.**

*Les constructeurs, conscients qu'ils ne peuvent pas réaliser eux-mêmes des systèmes aussi complexes, préfèrent se procurer*



grado di fornire l'hardware (i display, i touch screen, ecc.) già dotato del software necessario a collegare le ulteriori funzioni scelte dal costruttore. Stiamo, quindi, sviluppando sistemi per la connettività di base, che viene poi integrata dai costruttori con funzioni come gli smartphone, i navigatori, le app e gli impianti audio, sviluppati per loro da player differenti e specializzati.

**Si parla molto anche delle batterie di prossima generazione per le auto elettriche, che permetteranno di superare i limiti attuali, soprattutto in termini di autonomia: questo significa che i costruttori avranno nuove esigenze?**

Il compito dei nostri prodotti si svolge a valle della batteria; è quindi per noi indifferente se l'energia arriva da accumulatori a ioni di litio o allo stato solido o, ancora, da fuel cell alimentate con l'idrogeno. Inoltre, non bisogna dimenticare che, qualunque sia il sistema di propulsione, l'impianto a 12 o 24 volt, con le sue esigenze di protezione, resterà sempre indispensabile per

*l'infrastruttura di base auprès d'entreprises spécialisées comme la nôtre, qui peuvent fournir le matériel (afficheurs, écrans tactiles, etc.) déjà équipé du logiciel nécessaire pour connecter les fonctions additionnelles choisies par le constructeur. Nous développons donc des systèmes de connectivité de base, qui est ensuite intégrée par les constructeurs avec des fonctions telles que les smartphones, les navigateurs, les applis et les systèmes audio, mis au point pour eux par différents acteurs spécialisés.*

**On parle aussi beaucoup de la prochaine génération de batteries pour les voitures électriques, qui permettra de dépasser les limites actuelles, notamment en termes d'autonomie : cela signifie-t-il que les constructeurs auront de nouvelles exigences?**

*La tâche de nos produits se situe en aval de la batterie, c'est pourquoi nous ne nous soucions pas que l'énergie provienne d'accumulateurs lithium-ion ou solides ou, encore, de piles à combustible alimentées à l'hydrogène. Il ne faut pas non plus oublier que, quel que soit le système de propulsion, le système 12 ou 24 volts, avec ses exigences*

# Numeri Chiffres



**2.000**

collaboratori  
collaborateurs



**10**

reparti di Ricerca e Sviluppo  
départements de Recherche et Développement

**2**

business unit: Electrica e Elettronica  
unités commerciales : Électrique et électronique

**11**

reparti di assemblaggio  
départements d'assemblage



**11**

sedi nel mondo  
sites dans le monde

**5**

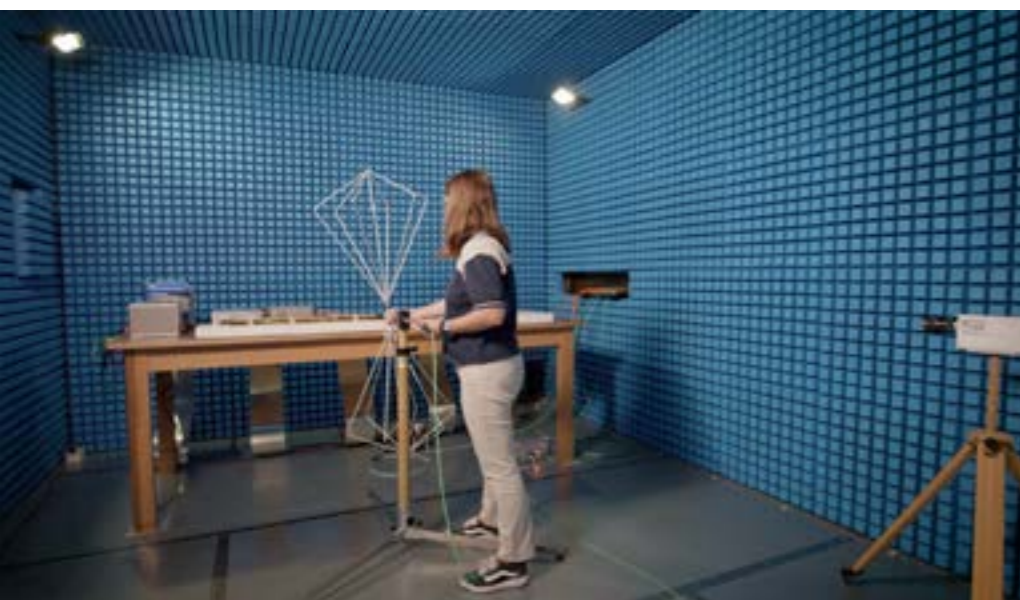
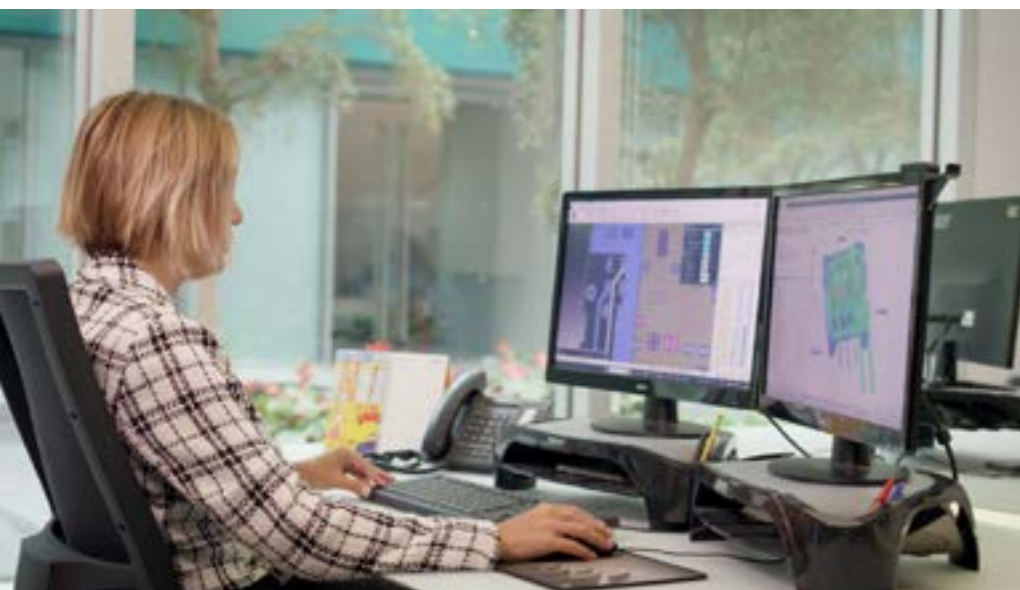
reparti di stampaggio della plastica  
départements de moulage du plastique

**1**

reparto tranceria  
département de découpage

**7**

laboratori  
laboratoires



“

Per preparare le persone alle attività in corso e migliorare l'efficienza dei processi, cerchiamo di stimolarle perché diventino esse stesse protagoniste dell'innovazione, ideando e proponendo nuove soluzioni.

*Pour préparer les personnes aux activités actuelles et d'améliorer l'efficacité des processus, nous cherchons également à les stimuler afin qu'elles deviennent elles-mêmes des protagonistes de l'innovation, en concevant et en proposant de nouvelles solutions.*

alimentare i servizi di bordo: anzi, il suo ruolo sarà reso ancora più importante dalla necessità di garantire il funzionamento di sistemi d'infotainment e di altri servizi via via più complessi.

*de protection, sera toujours indispensable pour alimenter les services embarqués : son rôle sera d'ailleurs rendu encore plus important par la nécessité de garantir le fonctionnement des systèmes d'infotainment et d'autres services de plus en plus complexes.*

**Venendo al tema delle risorse umane, patrimonio essenziale di ogni azienda, sono previsti degli interventi nella sfera del welfare aziendale?**

*En ce qui concerne les ressources humaines, atout essentiel de toute entreprise, des interventions sont-elles prévues dans le domaine de la protection sociale?*

Ne abbiamo programmati diversi, nell'ottica di migliorare la conciliazione dei tempi tra vita e lavoro: stiamo, per esempio, realizzando, per ora nella sola sede di Codogno, un asilo aziendale per i bimbi dei nostri collaboratori di età compresa fra i tre mesi e i tre anni, nonché una palestra interna e delle zone di ritrovo adibite alle pause lavorative. In tutte le nostre sedi sono molto apprezzate le sale mensa, alcune delle quali dotate anche di spazi attrezzati, che consentono di pranzare all'esterno, e in generale la qualità degli ambienti di lavoro luminosi e circondati da molto verde.

*Nous envisageons plusieurs, afin d'améliorer l'équilibre entre la vie professionnelle et la vie privée : nous aménageons par exemple, pour l'instant uniquement sur le site de Codogno, une crèche d'entreprise pour les enfants de nos collaborateurs âgés de trois mois à trois ans, ainsi qu'une salle de sport couverte et des espaces de rencontre pour les pauses de travail. Tous nos sites bénéficient de cantines très appréciées, dont certaines disposent également d'espaces agencés permettant de déjeuner à l'extérieur, et en général d'environnements de travail clairs et entourés de beaucoup de verdure.*

**L'innovazione comporta una formazione permanente delle risorse umane: come preparate ai nuovi compiti i vostri collaboratori?**

*L'innovation implique une formation continue des ressources humaines : comment préparez-vous vos collaborateurs aux nouvelles tâches?*

Ogni anno programiamo attività di formazione con differenti priorità, secondo un processo d'identificazione delle necessità dei

*Chaque année, nous planifions des activités de formation avec différentes priorités, selon un processus d'identification des*

differenti settori, condiviso dai manager con i propri collaboratori. Nel 2022, l'azienda ha erogato al personale oltre 7.400 ore complessive di formazione, relative anche alle tematiche inerenti la sicurezza; è proseguita, inoltre, l'attività della MTA Academy for Project Engineers. Si tratta di un percorso formativo specifico, inaugurato nell'ultimo trimestre del 2021, volto ad ampliare e sviluppare le competenze nella progettazione di componenti, consentendo una condivisione strutturata del know-how all'interno dei dipartimenti di ricerca e sviluppo. Oltre che preparare le persone alle attività in corso e migliorare l'efficienza dei processi, cerchiamo infatti anche di stimolarle perché diventino esse stesse protagoniste dell'innovazione, ideando e proponendo nuove soluzioni.

**Quali saranno le professionalità delle quali aziende come la vostra avranno più bisogno nel futuro?**

La nostra è un'azienda tecnica, quindi anche in futuro avremo sempre più bisogno di tecnici, anche senza specializzazioni specifiche, ma con buone basi ingegneristiche e, soprattutto, con spiccate doti personali d'inventiva e di creatività.

**Infine, come sarà, nella sua visione, la MTA del futuro?**

Sarà un'azienda con una gamma ancora più ampia di prodotti e in grado d'incrementare la realizzazione interna di quei componenti che oggi provengono ancora dai fornitori. Inoltre, per essere sempre competitivi, lavoreremo sul contenimento dei costi, in particolare sulla riduzione delle spese generali. Quest'ultimo aspetto si ottiene automatizzando maggiormente i processi che non riguardano la produzione. La nostra sfida è applicare anche a questa catena di attività quel processo di ottimizzazione già compiuto negli anni '60 per gli assemblaggi; una razionalizzazione delle procedure non semplice, ma che consenta di risparmiare tempo e denaro.

*besoins des divers secteurs, partagé par les responsables avec leurs collaborateurs. En 2022, l'entreprise a dispensé plus de 7 400 heures de formation au personnel au total, portant également sur les questions de sécurité ; la MTA Academy for Project Engineers a également poursuivi ses activités. Il s'agit d'un parcours de formation spécifique, inauguré au dernier trimestre 2021, qui vise à élargir et à développer les compétences en matière de conception de composants, en permettant un partage structuré du savoir-faire au sein des départements de recherche et développement. En plus de préparer les personnes aux activités actuelles et d'améliorer l'efficacité des processus, nous cherchons également à les stimuler afin qu'elles deviennent elles-mêmes des protagonistes de l'innovation, en concevant et en proposant de nouvelles solutions.*

**De quelles figures professionnelles les entreprises comme la vôtre auront-elles le plus besoin à l'avenir?**

*Nous sommes une entreprise technique et nous aurons donc de plus en plus besoin à l'avenir de techniciens, même sans spécialisation spécifique, mais avec une bonne formation en ingénierie et, surtout, avec de grandes qualités personnelles d'inventivité et de créativité.*

**Enfin, quelle est votre vision de l'entreprise MTA de demain?**

*Ce sera une entreprise offrant une gamme de produits de plus en plus large et capable d'augmenter la production en interne des composants qui, aujourd'hui, sont encore approvisionnés par des fournisseurs. De plus, pour être toujours compétitifs, nous travaillerons sur la maîtrise des coûts, en particulier sur la réduction des frais généraux. Ce dernier aspect passe par l'automatisation accrue des processus qui ne concernent pas la production. Notre défi est d'appliquer à cette chaîne d'activités aussi le processus d'optimisation déjà réalisé dans les années 1960 pour les assemblages : une rationalisation des procédures qui n'est pas simple, mais qui génère des gains de temps et d'argent.*



# Presenza in Italia

## Notre présence en Italie



### 1 MTA Italy - Codogno

70  
ANNI / ANS

All'inizio degli anni '80 nasce l'esigenza di una nuova sede produttiva che possa far fronte alle mutate dimensioni e, soprattutto, alle sempre più vincolanti esigenze del mercato automobilistico, per il quale la produzione dei componenti deve avvenire in siti certificati in base alle normative di settore. Nel 1983 MTA trasloca nella nuova struttura, situata nella zona industriale di Codogno. Qui, dove ancora oggi hanno sede gli Headquarters, nel corso degli ultimi 40 anni sono stati effettuati parecchi ampliamenti e ristrutturazioni. Questa sede vanta un Centro di Ricerca & Sviluppo altamente specializzato per la progettazione di prodotti elettrici ed elettronici e un'area produttiva che comprende i reparti di stampaggio plastica, tranciatura metalli e assemblaggio. Vi si trovano inoltre il reparto attrezzeria, per la realizzazione degli stampi di iniezione e di tranciatura, e il laboratorio, dove ogni prodotto viene sottoposto a una fase di qualifica che richiede test in grado di simulare le più gravose condizioni di utilizzo di ogni componente.

*Le début des années 1980 voit naître le besoin d'un nouveau site de production capable de faire face aux dimensions changeantes et, surtout, aux exigences de plus en plus contraignantes du marché automobile, qui impose la production de composants dans des établissements certifiés selon les règles du secteur. En 1983, MTA déménage dans une nouvelle usine au sein de la zone industrielle de Codogno. Ce lieu, qui abrite encore aujourd'hui le siège, a fait l'objet de plusieurs agrandissements et rénovations au cours des 40 dernières années. Ce site dispose d'un centre de recherche et développement hautement spécialisé dans la conception de produits électriques et électroniques et d'une zone de production qui comprend les départements de moulage du plastique, de découpage des métaux et d'assemblage. Il comprend également le département d'outillage, qui réalise les moules d'injection et de découpage, et le laboratoire, qui soumet chaque produit à une phase de qualification basée sur des tests pouvant simuler les conditions d'utilisation les plus sévères de chaque composant.*

### 2 MTA Italy - Rolo

Nel 2008 MTA avvia la sua Business Unit elettronica con l'acquisizione di Digitek, azienda specializzata nella progettazione e produzione di cruscotti e centraline che, nel 2014 si sposta in un nuovo stabilimento a Rolo (Reggio Emilia). In questa struttura la produzione segue standard di processo molto elevati, in grado di accreditarla come sito all'avanguardia, grazie all'utilizzo di linee di assemblaggio di ultima generazione, ad attrezzature per collaudo sviluppate al suo interno e a un sistema di tracciabilità che consente di rintracciare il singolo componente sul singolo prodotto, utilizzando gestioni hardware e software molto evolute. Tutta l'area destinata alla produzione è EPA (Electronic Protected Area) e la presenza di particolari dispositivi evita l'accumulo di cariche elettrostatiche sulle persone.

*En 2008, MTA lance sa division commerciale électronique avec l'acquisition de Digitek, une entreprise spécialisée dans la conception et la production de tableaux de bord et de ECUs, qui s'installe dans un nouvel établissement à Rolo (Reggio d'Émilie) en 2014. Dans cette usine, la production suit des normes de processus très élevées, capables de l'accréditer en tant que site de pointe, grâce à l'utilisation de lignes d'assemblage de dernière génération, d'équipements de test développés en interne et d'un système de traçabilité qui permet de remonter du composant individuel au produit individuel, en s'appuyant sur une gestion matérielle et logicielle très évoluée. Toute l'aire destinée à la production est EPA (Electronic Protected Area) et la présence de dispositifs particuliers évite l'accumulation de charges électrostatiques sur les personnes.*

### 3 MTA Italy - Cinisello Balsamo

Con la svolta "elettrica" del mercato automotive, MTA decide di rafforzare la propria posizione nel settore dell'elettronica di potenza con un'offerta sempre più articolata. Nel 2021 avviene l'acquisizione di EDN S.r.l., azienda leader nella progettazione e realizzazione di OBC (On-Board Battery Charger) e DC/DC converter per veicoli elettrici e ibridi. L'azienda opera a livello internazionale con soluzioni caratterizzate dalle tecnologie più avanzate ed è dotata di un reparto R&S e un'area produttiva all'avanguardia.

*Avec le tournant « électrique » du marché automobile, MTA décide de renforcer sa position dans le secteur de l'électronique de puissance avec une offre de plus en plus articulée. 2021 voit l'acquisition d'EDN S.r.l., une entreprise leader dans la conception et la production d'OBC (On-Board Battery Charger) et de convertisseurs CC/CC pour les véhicules électriques et hybrides. L'entreprise, active au niveau international avec des solutions caractérisées par les technologies les plus avancées, est dotée d'un département de recherche et développement et d'une zone de production de pointe.*

### 4 MTA Italy - Isola Vicentina

Nel gennaio 2024 MTA ha acquisito un ramo aziendale di Calearo Antenne S.p.A. incentrato sullo sviluppo e la produzione di antenne di varia natura per i mercati automotive, moto, truck e off-highway, sia per il primo equipaggiamento sia per l'aftermarket. Tale acquisizione permette all'azienda di proporsi sempre più come una realtà di riferimento per la progettazione e la produzione di componenti dell'architettura elettrica/elettronica del veicolo, aggiungendo con questa operazione competenze anche nel campo delle antenne e della connettività, uno dei principali trend della nuova mobilità.

*En janvier 2024, MTA acquiert une unité commerciale de Calearo Antenne S.p.A. axée sur le développement et la production de divers types d'antennes pour les marchés hors route, des motos, des poids lourds et des véhicules monte que pour le marché de l'après-vente. Cette acquisition permet à l'entreprise de consolider son statut de référence pour la conception et la production de composants de l'architecture électrique/électronique des véhicules, en ajoutant à cette opération une expertise dans le domaine des antennes et de la connectivité, l'une des principales tendances de la nouvelle mobilité.*



# Presenza nel mondo

## Notre présence dans le monde



1


### MTA Brasil


30

ANNI NEL 2025  
ANS EN 2025

Con la creazione di MTA Brasil, sede nata per rispondere alle esigenze delle Case automobilistiche, MTA dà inizio alla sua internazionalizzazione. MTA Brasil, che nel 2025 compirà 30 anni, costituisce una sede strategica per l'importante mercato del Mercosur. Grazie alla sua presenza, MTA ha potuto seguire i clienti europei che, verso la fine degli anni '80, hanno cominciato la produzione in loco necessitando della vicinanza del fornitore. Oggi MTA Brasil è una realtà consolidata, cresciuta anche grazie all'acquisizione di nuovi clienti e alla produzione, quando necessario, in sinergia con MTA Mexico.

*Avec la création de MTA Brasil, un site créé pour répondre aux besoins des constructeurs automobiles, MTA entame son internationalisation. MTA Brasil, qui aura 30 ans en 2025, constitue un site stratégique pour l'important marché du Mercosur. Grâce à sa présence, MTA a pu suivre les clients européens qui, vers la fin des années 1980, ont commencé à produire sur place en ayant besoin de la proximité du fournisseur. Aujourd'hui, MTA Brasil est une entité consolidée, qui s'est également développée grâce à l'acquisition de nouveaux clients et à la production, le cas échéant, en synergie avec MTA Mexico.*

 FONDAZIONE / FONDATION  
1995

 LUOGO / LIEU  
Arujá (São Paulo)



MTA Brasil

## 2 MTA Slovakia

20  
ANNI / ANS

Nata in un piccolo stabilimento preso in affitto, nella zona di maggiore insediamento dei principali produttori di automobili e in un Paese con forte presenza di mano d'opera specializzata, MTA Slovakia è cresciuta negli anni con l'acquisto di una grande area in cui ha potuto svilupparsi. Oggi, al compimento del ventesimo compleanno, MTA Slovakia ha pressoché triplicato le sue dimensioni e appena concluso un ulteriore ampliamento della produzione, realizzato il laboratorio e, soprattutto, ha dotato la sede di una nuova sala mensa, con relativa cucina e spazio esterno dove verranno serviti 150 pasti al giorno, un'infermeria e una sala corsi.

*Fondée dans un petit établissement loué, dans la zone de la plus grande implantation des principaux constructeurs automobiles et dans un pays à forte présence de main-d'œuvre qualifiée, MTA Slovakia s'est développée au fil des ans grâce à l'achat d'une vaste aire propice à son essor. Aujourd'hui, à l'occasion de son 20e anniversaire, MTA Slovakia, dont la taille a presque triplé, vient d'achever une nouvelle expansion de la production, de construire son laboratoire et, surtout, d'équiper son site d'une nouvelle cantine, avec sa propre cuisine et son espace extérieur, permettant de servir 150 repas par jour, ainsi que d'une infirmerie et d'une salle de formation.*

FONDAZIONE / FONDATION  
2004

LUOGO / LIEU  
Bánovce nad Bebravou



MTA Slovakia

## 4 MTA China

10  
ANNI / ANS

Esattamente il 20 ottobre del 2014, MTA China riceveva la licenza dal Governo cinese e iniziava le sue attività aprendo un ufficio a Shanghai. Spostatasi presto a Jinshan, un distretto industriale della città, MTA China è una presenza necessaria per un mercato automotive così importante nel quale si sono insediati anche clienti europei per avviare produzioni in impianti locali.

*Le 20 octobre 2014, MTA China a reçu sa licence du gouvernement chinois et a démarré ses activités en ouvrant un bureau à Shanghai. Bientôt transférée à Jinshan, un quartier industriel de la ville, MTA China s'impose comme une présence nécessaire sur un marché automobile qui revêt une telle importance et qui accueille également des clients européens venus s'implanter dans des usines locales.*

FONDAZIONE / FONDATION  
2014

LUOGO / LIEU  
Jinshan (Shanghai)

## 3 MTA India

15  
ANNI / ANS

MTA India festeggia 15 anni dalla sua fondazione avvenuta nel 2009 a Pune, il più grande hub automobilistico dell'India dove si trovano i principali costruttori locali e stranieri. La presenza in India di MTA, che produce anche alcuni componenti dedicati espressamente al mercato locale, è molto apprezzata da tutti i produttori per la vasta gamma di componenti versatili che combinano qualità e prezzo. Grazie a questo, MTA India ha conquistato la fiducia dei principali costruttori di auto, camion, trattori e macchine movimento terra.

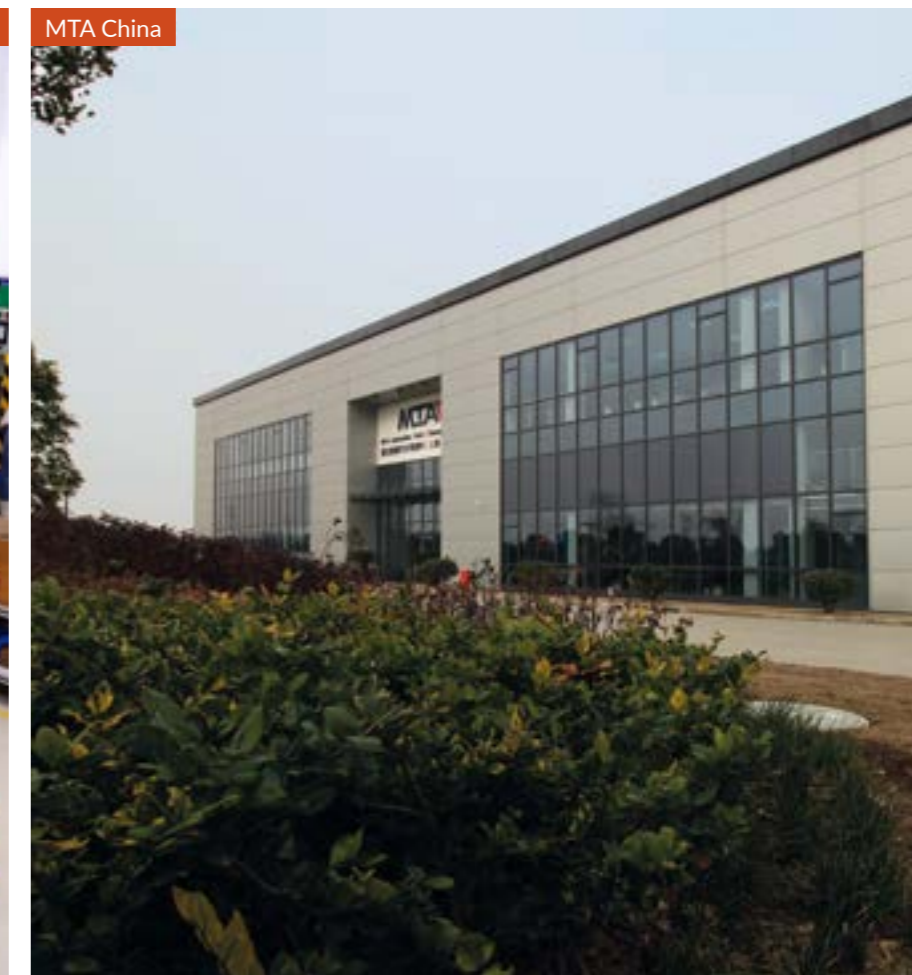
*MTA India fête les 15 ans de sa création en 2009 à Pune, le plus grand centre automobile de l'Inde qui regroupe les principaux constructeurs locaux et étrangers. La présence de MTA en Inde, qui produit également certains composants spécifiquement pour le marché local, est très appréciée par tous les constructeurs pour sa large gamme de composants polyvalents qui allient qualité et prix. De ce fait, MTA India a gagné la confiance des principaux constructeurs de voitures, de poids lourds, de tracteurs et d'engins de terrassement.*

FONDAZIONE / FONDATION  
2009

LUOGO / LIEU  
Pune



MTA India



MTA China

# 5 MTA USA

Per gestire i rapporti e le forniture con i grandi clienti americani e dell'area Nafta (Usa, Canada e Messico), MTA dispone sin dal 2007 di un ufficio a Chicago che le ha permesso di sviluppare e concretizzare numerosi progetti, seguiti dai tecnici e dai commerciali in loco nei settori auto, truck e agricolo.

*Afin de gérer les relations et les fournitures avec les grands clients américains et de l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique), MTA dispose depuis 2007 d'un bureau à Chicago, ce qui lui a permis de développer et de réaliser de nombreux projets, suivis par les techniciens et les commerciaux sur place, dans les secteurs des voitures, des poids-lourds et des machines agricoles.*

 FONDAZIONE / FONDATION  
2007

 LUOGO / LIEU  
Chicago

# 6 MTA Mexico

**10**  
ANNI NEL 2025  
ANS EN 2025

Nel 2015, grazie ai risultati ottenuti e alla realizzazione di molti progetti custom per gli OEM americani, si è resa necessaria l'apertura di un'unità produttiva a Santiago de Querétaro. MTA Mexico, che nel 2025 festeggerà il suo decimo compleanno, oggi più che mai è interessata dalla produzione di prodotti per i veicoli elettrici.

*En 2015, les résultats obtenus et la mise en œuvre de nombreux projets sur mesure pour des OEM américains ont conduit à l'ouverture d'une unité de production à Santiago de Querétaro. MTA Mexico, qui fêtera ses 10 ans en 2025, s'intéresse plus que jamais à la production de produits pour les véhicules électriques.*

 FONDAZIONE / FONDATION  
2015

 LUOGO / LIEU  
Santiago de Querétaro



MTA Morocco

MTA Mexico



MTA Morocco



# 7 MTA Morocco

Il progetto di MTA Morocco, l'ultima nata delle sedi all'estero, è forse il più ambizioso. I tempi velocissimi di realizzazione e le dimensioni odierne sono la testimonianza dell'ottima organizzazione dell'ecosistema automobilistico marocchino e dei suoi numerosi vantaggi competitivi. La sede nasce come le altre con la produzione di componentistica elettrica, ma sarà la prima ad avere una R&S elettronica con relativa produzione. Situata all'interno dell'Atlantic Free Trade Zone di Kenitra, MTA Morocco si distingue per il rigoglioso e curatissimo parco che circonda gli edifici, quasi una rarità per il Paese in cui si trova.

*Le projet de MTA Morocco, dernier né des sites à l'étranger, est peut-être le plus ambitieux. Le délai d'exécution très rapide et sa taille actuelle témoignent de l'excellente organisation de l'écosystème automobile marocain et de ses nombreux avantages compétitifs. Le site, parti comme les autres de la production de composants électriques, sera le premier à disposer d'un département de recherche et développement en électronique avec production associée. Située dans la zone franche atlantique de Kénitra, MTA Morocco se distingue par le parc verdoyant et arboré qui entoure les bâtiments, ce qui est presque une rareté pour son pays d'implantation.*

 FONDAZIONE / FONDATION  
2017

 LUOGO / LIEU  
Kenitra

# Sostenibilità

## Durabilité

L'impegno per la sostenibilità e la forte considerazione verso la tutela dell'ambiente da parte di MTA sono da sempre insiti nel suo modo di operare. Tutte le sedi sono certificate ISO 14001:2015, standard internazionale per i sistemi di gestione ambientale che richiede l'adempimento dei requisiti di prestazioni ambientali che coprono ogni aspetto delle operazioni aziendali, tra cui la gestione dei rifiuti, l'efficienza energetica, la riduzione delle emissioni e la sostenibilità degli acquisti. In questi ultimi anni, in maniera particolare, MTA ha effettuato investimenti significativi per rendere più ecocompatibili le attività in tutte le proprie sedi, italiane ed estere, dedicando particolare attenzione a quelle in cui la produzione risulta maggiormente energivora, soprattutto per la presenza di presse a iniezione.

*L'engagement de MTA en faveur de la durabilité et la forte attention portée à la protection de l'environnement ont toujours été intrinsèques à son approche. Tous les sites sont certifiés ISO 14001:2015, une norme internationale pour les systèmes de gestion de l'environnement qui impose le respect d'exigences de performance environnementale couvrant tous les aspects des activités de l'entreprise, dont la gestion des déchets, l'efficacité énergétique, la réduction des émissions et la durabilité des achats. Ces dernières années, tout particulièrement, MTA a réalisé d'importants investissements pour assurer des opérations plus respectueuses de l'environnement dans tous ses sites italiens et étrangers, en accordant une attention accrue à ceux où la production est plus énergivore, surtout en raison de la présence de presses d'injection.*

L'importante impianto fotovoltaico di Codogno del 2014, è stato ampliato con nuovi pannelli solari. A Rolo, dove è stato installato sempre nel 2014 all'epoca dell'inaugurazione della sede, la produzione fotovoltaica, in condizioni ambientali favorevoli, risulta superiore al fabbisogno interno e questo consente di cedere il surplus di energia alla rete di distribuzione. Investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili sono previsti nel corso del 2024 anche per gli stabilimenti della Slovacchia, dove i pannelli solari arriveranno a fornire circa il 30% delle necessità aziendali, e del Marocco, dove saranno installati sul nuovo edificio, destinato a raddoppiare l'area produttiva e il magazzino.

*La grande centrale photovoltaïque de Codogno réalisée en 2014 a été agrandie avec de nouveaux panneaux solaires. À Rolo, où elle a également été installée en 2014 lors de l'inauguration du site, la production photovoltaïque, dans des conditions environnementales favorables, est supérieure aux besoins internes de l'entreprise, ce qui permet de vendre l'énergie excédentaire au réseau de distribution. Des investissements dans la production d'énergie à partir de sources renouvelables sont également prévus en 2024 pour les établissements de Slovaquie, où les panneaux solaires fourniront environ 30 % des besoins de l'entreprise, et au Maroc, où ils seront installés sur le nouveau bâtiment, qui doublera la zone de production et l'entrepôt.*



Per gli Headquarters di Codogno, MTA punta sulla sostenibilità ambientale con un piano di abbattimento delle emissioni, che è già in fase attuativa e che porterà a una riduzione degli impatti climatici del sito del 33% entro i prossimi 16 mesi, corrispondente ad un quantitativo di CO<sub>2</sub> equivalente evitata in atmosfera pari a circa 10.224 tonnellate nei successivi 10 anni. L'investimento è finanziato parzialmente con un contributo di Regione Lombardia (bando Green Line). Molti gli impianti del sito industriale che verranno pesantemente rinnovati: si recupererà calore dal processo dello stampaggio a favore della climatizzazione estiva e invernale, si elimineranno fluidi refrigeranti ad alto impatto ambientale sostituendoli ove possibile con fluidi a impatto climatico quasi nullo, si amplierà notevolmente l'impianto fotovoltaico esistente e si ridurrà di circa il 90% l'uso di gas metano. L'intervento porterà a un notevole miglioramento della Carbon Foot Print associabile al prodotto MTA a beneficio dell'intera filiera automotive a valle. A supportare per l'ottenimento del contributo regionale e degli incentivi statali, è Sacee che da un decennio affianca MTA nel percorso di transizione energetica, e che progetterà e dirigerà tutti i lavori.

*Pour le siège de Codogno, MTA vise la durabilité environnementale avec un plan de réduction des émissions, qui est déjà en phase de mise en œuvre et qui aboutira à une baisse de l'impact climatique du site de 33 % au cours des 16 prochains mois, ce qui correspond à une quantité d'équivalent CO<sub>2</sub> non rejetée dans l'atmosphère d'environ 10 224 tonnes au cours des 10 prochaines années. L'investissement est partiellement financé par une contribution de la région Lombardie (appel d'offres Green Line). Par ailleurs, de nombreuses installations du site industriel seront renouvelées en profondeur : la chaleur sera récupérée du processus de moulage au profit de la climatisation d'été et d'hiver, les fluides frigorigènes à fort impact environnemental seront éliminés et remplacés, dans la mesure du possible, par des fluides à l'impact climatique quasi nul, la centrale photovoltaïque existante sera considérablement étendue et l'utilisation du gaz méthane sera réduite d'environ 90 %. L'intervention se traduira par une amélioration significative de l'empreinte carbone associée aux produits de MTA, au bénéfice de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement automobile en aval. Sacee, qui accompagne MTA sur la voie de la transition énergétique depuis une dizaine d'années, contribuera à l'obtention de la contribution régionale et des incitations gouvernementales italiennes tout en assurant la conception et la direction de l'ensemble des travaux.*

# Welfare Welfare

Attenzione per le risorse umane e responsabilità sociale sono alcuni dei valori cardine dell'azienda e si traducono nelle sue azioni.

In tutte le sedi, in Italia e all'estero, viene dedicata molta cura allo sviluppo e alla crescita delle skill dei collaboratori, innanzitutto con soluzioni come le proposte di Career Path e Job Posting che costituiscono due strumenti efficaci per la crescita delle persone all'interno dell'azienda. Vengono inoltre organizzati programmi di formazione specifici a seconda delle diverse esigenze delle singole sedi, quali per esempio corsi di management, per il miglioramento della conoscenza dell'inglese e per l'apprendimento dell'italiano.

Alcuni progetti di rilevanza sociale vengono attivati tenendo conto dei bisogni delle specifiche realtà locali. Per citare qualche esempio di attività continuative o di questo ultimo anno, possiamo ricordare come MTA India sostenga con apposite donazioni il Maher Institute, fondato da Sister Lucy a supporto di donne anziane, giovani e adolescenti che si trovano in serie difficoltà fisiche, mentali e familiari; allo stesso tempo è attivo in azienda un internal committee per le pari opportunità e per la sicurezza delle donne. MTA USA una volta all'anno tiene dei corsi contro la violenza.

In molte sedi sono previste assicurazioni sanitarie per i dipendenti e le loro famiglie; sempre in tema salute, i mesi di ottobre (Pink October) e novembre (Blue November) sono dedicati alla sensibilizzazione e allo screening per la prevenzione del cancro.

*L'attention portée aux ressources humaines et la responsabilité sociale, inscrites parmi les valeurs fondamentales de l'entreprise, se reflètent dans ses actions.*

*Tous les sites, en Italie et à l'étranger, accordent un soin particulier au développement et à la croissance des compétences des collaborateurs, avant tout grâce à des solutions telles que les propositions de Career Path et Job Posting, deux outils efficaces pour l'épanouissement du personnel au sein de l'entreprise. Des programmes de formation spécifiques sont également organisés en fonction des différents besoins des sites individuels, tels que, par exemple, des cours de gestion, d'amélioration de l'anglais et d'apprentissage de l'italien.*

*Certains projets d'intérêt social sont activés en tenant compte des besoins des réalités locales spécifiques. Au nombre de quelques exemples d'activités permanentes ou de l'année écoulée, on peut citer le soutien que MTA India apporte, par des dons spéciaux, au Maher Institute, fondé par Sister Lucy pour aider les femmes âgées, jeunes et adolescentes qui connaissent de graves difficultés physiques, mentales et familiales ; parallèlement, un comité interne pour l'égalité des chances et la sécurité des femmes est actif dans l'entreprise. MTA USA organise une fois par an des cours sur la lutte contre la violence.*

*De nombreux sites proposent une assurance santé pour les employés et leurs familles ; toujours dans le domaine de la santé, les mois d'octobre (Pink October) et de novembre (Blue November) sont consacrés à la sensibilisation et au dépistage en vue de la prévention du cancer.*



Azioni di sostegno specifiche con donazioni sono state condotte in occasione di particolari situazioni di difficoltà, come per esempio durante la pandemia di Covid-19 e in seguito al terremoto che ha colpito il Marocco nel settembre 2023.

Infine, ormai da oltre 10 anni, MTA si conferma Corporate Golden Donor del FAI, il Fondo Ambiente Italiano, contribuendo così a sostenere un grande progetto di salvaguardia che costituisce anche un'ambiziosa sfida culturale: rendere l'Italia un posto più bello dove vivere, lavorare e far crescere i propri figli.

MTA Morocco organizza, in collaborazione con il Blood Transfusion Center di Kenitra, una campagna annuale per la donazione di sangue, invitando i propri collaboratori a compiere questo gesto di responsabilità nei confronti della comunità.

In Slovacchia una delle iniziative a carattere sociale più rilevanti riguarda il sostegno a un'organizzazione che aiuta i bambini autistici attraverso l'ippoterapia.

*La société a en outre mené des actions spécifiques de soutien par des dons lors de situations de crise particulières, comme lors de la pandémie de Covid-19 et à la suite du tremblement de terre qui a frappé le Maroc en septembre 2023.*

*Enfin, depuis plus de 10 ans, MTA figure au rang des Corporate Golden Donor du FAI, le Fonds italien pour l'environnement, contribuant ainsi à soutenir un grand projet de préservation qui est aussi un défi culturel ambitieux : faire de l'Italie un endroit plus beau pour vivre, travailler et élever ses enfants.*

*MTA Morocco organise, en collaboration avec le Blood Transfusion Centre de Kénitra, une campagne annuelle de don de sang, invitant ses collaborateurs à faire ce geste de responsabilité envers la communauté.*

*En Slovaquie, l'une des initiatives sociales les plus importantes concerne le soutien à une organisation qui aide les enfants autistes par le biais de l'hippothérapie.*

In MTA India l'aiuto è destinato anche a gruppi di volontari che si occupano della sterilizzazione, della vaccinazione e del controllo degli animali randagi, in particolare dei cani, che costituiscono un serio problema nel Paese asiatico.

Anche lo sport riveste un ruolo significativo, sia a livello di partecipazione attiva dei collaboratori - MTA Morocco ha una propria squadra che partecipa al campionato di calcio tra aziende della Zona industriale di Kenitra -, sia di sponsorizzazioni: in Slovacchia, per esempio, la nostra sede sostiene le squadre giovanili di basket e di hockey su ghiaccio della città in cui si trova (Bánovce nad Bebravou).

L'attenzione nei confronti dei propri collaboratori passa anche attraverso la cura per la qualità dell'ambiente di lavoro: pure dove le condizioni climatiche sono difficili, le strutture garantiscono all'interno degli edifici temperature sempre confortevoli e migliori di quelle previste dalle normative locali.

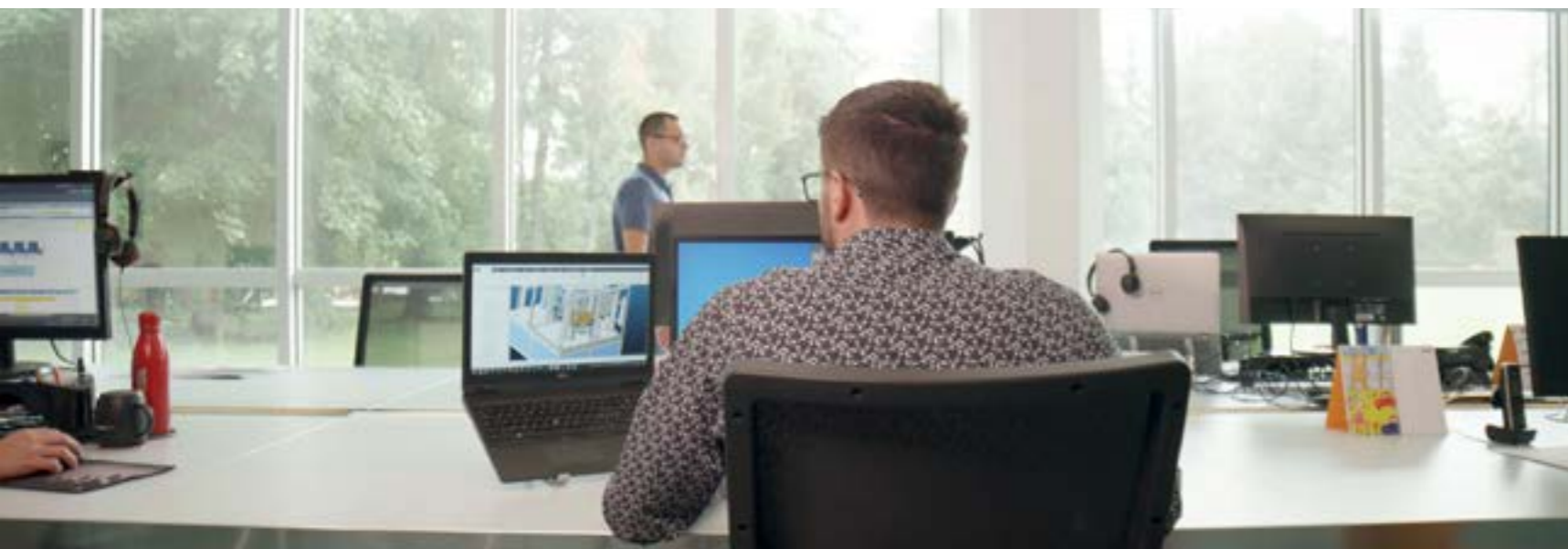
A Codogno, infine, grazie alla ristrutturazione dell'ultima porzione della vecchia palazzina, verranno creati degli spazi polifunzionali quali una palestra, uno studio dedicato all'osteopatia e attività di counseling e un asilo nido per bambini da 3 a 36 mesi con ampi spazi dedicati alle attività educative, una sala per il riposo e un giardino.

*MTA India soutient également des groupes de volontaires qui s'occupent de la stérilisation, de la vaccination et du contrôle des animaux errants, en particulier des chiens, qui constituent un grave problème dans le pays asiatique.*

*Le sport joue lui aussi un rôle considérable, tant en termes de participation active des collaborateurs - MTA Morocco s'est dotée d'une équipe qui participe au championnat de football interentreprises dans la zone industrielle de Kénitra - qu'en termes de parrainage : en Slovaquie, par exemple, notre site soutient les équipes de basket-ball et de hockey sur glace des jeunes de la ville qui l'abrite (Bánovce nad Bebravou).*

*L'attention portée à ses collaborateurs passe également par le soin apporté à la qualité de l'environnement de travail : même lorsque les conditions climatiques sont difficiles, les établissements veillent à ce que les températures à l'intérieur des bâtiments soient toujours confortables et plus favorables que celles exigées par les réglementations locales.*

*Enfin, à Codogno, la rénovation de la dernière partie de l'ancien immeuble de bureaux permettra de créer des espaces multifonctionnels, tels qu'une salle de sport, un studio dédié aux séances d'ostéopathie et aux activités de conseil, ainsi qu'une crèche pour les enfants de 3 à 36 mois, avec de vastes locaux dédiés aux activités éducatives, une salle de repos et un jardin.*



**In questa pagina.**  
Antonio Giulio Falchetti nel 1925.  
Un'area produttiva di MTA della sede di viale dell'Industria a Codogno.  
Antonio, Maria Vittoria, Aurelia, Pietro e Andrea Falchetti nel 1974.  
Una confezione di un prodotto MTA.

**In quarta di copertina.**  
I dipendenti della Meccanotecnica Codognese negli anni '60.

**Dans cette page.**  
Antonio Giulio Falchetti en 1925.  
Une zone de production de MTA au siège de Viale dell'Industria à Codogno.  
Antonio, Maria Vittoria, Aurelia, Pietro et Andrea Falchetti en 1974.  
Un pack d'un produit MTA.

**Sur la quatrième de couverture.**  
Les employés de Meccanotecnica Codognese dans les années 1960.



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

