

**APPROFONDIMENTI**  
**COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE**

**C**odogno (60 km a sud di Milano) è una cittadina della Bassa Lodigiana, in verità più vicina a Piacenza che a Lodi. Più o meno 15mila abitanti. Paesaggio da classica Pianura Padana. Tra le varie aziende, qui c'è anche la **MTA**, che opera nel settore dell'elettromeccanica (l'ha creata, nel 1954, Antonio Falchetti). Dalle valvole fusibili degli inizi alle centraline di adesso (ma anche display e strumentazioni): in breve tempo la **MTA** è diventata uno dei principali fornitori di primo equipaggiamento delle Case automobilistiche. Tutto è cambiato, di colpo, il 21 febbraio di quest'anno. Giorno in cui arriva la notizia del ricovero, all'ospedale di Codogno, di un uomo di 38 anni che mostra i sintomi del Coronavirus. Tre giorni dopo la **MTA** si ferma, come tutte le imprese della zona rossa. Il problema è che, se dalla fabbrica di Codogno non esce più nulla, anche per la catena della produzione auto ad essa legata ci sono conseguenze.

**Ripartenza immediata**

Così, "il 29 febbraio siamo tornati a produrre, a ritmo ridotto, per non bloccare le linee dei nostri clienti, adottando tutti i protocolli di sicurezza e richiamando solo il personale residente nella zona rossa" racconta **Maria Vittoria Falchetti**, Marketing & Communication manager della **MTA**. Poi arriva il lockdown generale, non solo dell'Italia ma anche di molti altri Paesi del pianeta. E tutte le fab-

# CATENA DI VALORE

L'epidemia ha avuto impatti su tutti i settori dell'automotive, a partire dalla componentistica, che costituisce un fiore all'occhiello del nostro Paese. Ecco la case history della **MTA**, a Codogno, epicentro della prima zona rossa in Italia

di Rosario Oliveri



Maria Vittoria Falchetti

briche sono costrette a fermarsi. Ora si riparte. **MTA** lavora con brand come FCA, BMW, Daimler, Lamborghini, PSA, Renault-Nissan, PSA, Iveco, per citarne qualcuno.

**Produzione globale**

In un attimo, il Coronavirus ha svelato il senso di una globalizzazione

che è a doppio senso di marcia. Da un lato, importiamo parti costruite in Paesi con basso costo della manodopera per alimentare i nostri stabilimenti; dall'altro, esportiamo componenti altrettanto necessari al resto del mondo per completare il processo di produzione. Il settore auto si basa su catene di fornitura e del valore globali, così fattori imprevisi e casi di emergenza come quello attuale possono avere un impatto significativo. "Componenti come le centraline elettromeccaniche sono customizzati, concepiti in stretta collaborazione con i progettisti della Casa - spiega Falchetti - Di fatto, noi ci occupiamo di tutto il ciclo: dalla ricerca e sviluppo alla realizzazione finale".

**L'identikit dell'azienda**

La sede di Codogno è l'hub della **MTA**, il centro di un sistema che si dirama poi in tutto il mondo. Qui si trovano il centro di ricerca e sviluppo altamente specializzato (per la progettazione di prodotti elettrici ed elettronici), l'area produttiva (che comprende i reparti di stampaggio plastica, tranciatura metalli e assemblaggio) e il laboratorio (dove ogni prodotto viene sottoposto a test che simulano le più gravose condizioni di utilizzo di ogni componente). Otto le sedi all'estero: Brasile, Cina, India, Marocco, Messico, Polonia, Slovacchia e USA. Due in Italia: oltre a Codogno, Rolo (Reggio Emilia).