



Advanced Automotive Solutions

PRESS REVIEW 2022

Sono almeno 300 le assunzioni nelle aziende metalmeccaniche di Lodi attese per il 2022. La stima è prudenziale, dovuta alle grandi incertezze che il settore vive, in particolare quello dell'automotive. Almeno due le iniziative importanti che verranno avanti nel corso dell'anno e creeranno occupazione, il nuovo insediamento della ditta Metalferro a Codogno e il trasferimento della Lazzari Macchine Utensili da Tavazzano a Massalengo. Per il resto si tratta soprattutto di turn over strutturale, in un settore con una manodopera d'età piuttosto avanzata. Contratti a tempo determinato e lavoro interinale sono le modalità d'ingresso per cui optano le aziende.

Nel Lodigiano il settore conta su poco meno di 3mila addetti nelle aziende metalmeccaniche, di cui circa 900 in quelle del segmento automotive, quello con le prospettive più incerte a causa delle tendenze, e delle difficoltà, del mercato internazionale. Nuove grandi aperture di aziende non sono all'orizzonte, ma qualcosa nel 2022 si muoverà. Ha già confermato l'avvio delle attività a Codogno, nel sito produttivo ex Dolcini, la Metalferro, società che ha acquisito la commessa di Rfi per la rigenerazione dei binari. Una trentina gli addetti da inserire, operai non qualificati e autisti, ma anche impiegati. Rispetto alle previsioni, il progetto è in ritardo per l'attesa di tutte le autorizzazioni di Rfi (i binari smantellati sono considerati rifiuti) e anche per qualche lungaggine di troppo al Tribunale di Lodi per il trasferimento di proprietà dell'area, acquisita all'asta. L'obiettivo è partire entro la prima metà dell'anno, ed entro quella data fare i primi inserimenti lavorativi, per proseguire a crescere fino ad arriva-

« Sono almeno due le iniziative importanti che porteranno occupazione nel territorio



La stima è prudenziale, dovuta alle grandi incertezze che il settore vive, in particolare quello dell'automotive

Industrie metalmeccaniche Trecento assunzioni nel Lodigiano

re a regime a una trentina di lavoratori. L'altra iniziativa è quella della Lazzari Macchine Utensili, in procinto di trasferirsi da Tavazzano alla Motta di Massalengo, nella sede che fu della storica ditta Schiavi. Non ci sono previsioni sull'occupazione,

ma dal 2017 a oggi il numero degli addetti è passato da 20 a 30, e il titolare ha già annunciato di voler continuare nel percorso di crescita.

Accanto a queste potrebbero avanzare altre iniziative (da tempo si vocifera dell'ampliamento di

un'importante azienda metalmeccanica del Centro Lodigiano), ma il grosso della nuova forza lavoro arriverà dal turn over. Nel settore ogni anno si registra tra il 5 e il 10 per cento di uscite da pensionamenti o dimissioni, una forza lavoro che le

imprese in qualche modo devono sostituire. La previsione per il 2022, per ora ancora senza dati certi, è di circa 250-300 ingressi.

«Le occasioni ci sarebbero, ma le aziende tendono a introdurre nuovi lavoratori con contratti a tempo determinato o interinali, arrivando a stabilizzarli solo dopo qualche anno, e non sempre - spiega il segretario della Fiom Cgil di Lodi Massimiliano Preti -. Non abbiamo avuto finora sentore di nuove grandi iniziative, ed è da tempo che non se ne registrano. Il turn over è però abbastanza importante, anche perché l'età media nelle fabbriche è alta. A questo proposito possono essere un valido strumento i Contratti di espansione, che prevedono agevolazioni per pre-pensionamenti affiancati da ricambio generazionale con nuovi ingressi. Lo abbiamo applicato in Mta, potrebbe fare al caso anche di altre ditte, per cercare di governare al meglio le uscite previste e sostituirle».

Secondo i dati del sistema Excelsior di Unioncamere-Anpal a gennaio sono previsti 60 nuovi ingressi nelle ditte metalmeccaniche, e altri 130 meccanici o meccatronici in attività di altri settori. Ma sulle prospettive pesano le ombre di una possibile crisi internazionale. «Ci vorrebbe la sfera di cristallo, perché a livello internazionale ci sono tante e tali tensioni che è complicato capire se l'andamento del 2022 sarà lineare - spiega Giuseppe Rossi della Fim Cisl -. Inoltre, la transizione green ha un impatto notevole, soprattutto sul settore automotive. Tutti elementi di incertezza che non consentono previsioni accurate. Di certo il settore ha sempre avuto un discreto turn-over, e bisogna ritenere che questa tendenza proseguirà».

Andrea Bagatta

LA NUOVA FRONTIERA Evoluzione digitale in fabbrica, il tablet al posto del martello

■ Addio al martello, il nuovo strumento dei metalmeccanici è il tablet. Le fabbriche della meccanica sono tra le più avanzate nella trasformazione digitale e nell'impatto che la trasformazione ha sulle figure professionali. In questo senso, il mondo dell'istruzione paga un ritardo pesante, tanto che nelle previsioni mensili Excelsior di Unioncamere e Anpal tra le figure di più difficile reperimento per le aziende figurano sempre gli operai specializzati, e i conduttori di macchine e impianti. «Questa è la sfida dei prossimi anni - spiega Giuseppe Rossi della Fim Cisl di Lodi -. A livello normativo si sta spingendo molto sull'apprendistato, ma è una formula che alle imprese non piace molto, perché troppo complessa e impegnativa. La vera svolta può arrivare dalla riforma degli istituti professionali, accorciando la distanza tra scuola e fabbrica: se riusciamo a portare nelle aziende la scuola, con una forma di partecipazione diretta delle

imprese stesse alla formazione, ma senza chiedere loro di diventare una scuola, allora ci sono prospettive di crescita occupazionale. Oggi le tute blu lavorano più con il tablet che con il martello, e sarà sempre più così in futuro. Non è una trasformazione da temere, ma da accompagnare con gli adeguati strumenti formativi e contrattuali, con il riconoscimento pieno delle nuove figure professionali». Oltre alle grandi aziende metalmeccaniche, il settore ha sempre contato anche sull'apporto di una nutrita schiera di piccole aziende metalmeccaniche artigiane, quasi sempre contoterziste o a supporto dell'industria locale. «Anche nelle micro-imprese però il lavoro sta cambiando, c'è l'introduzione di nuove figure professionali, una specializzazione più marcata e l'introduzione di sistemi e macchine automatiche - spiega il segretario generale di Confartigianato di Lodi Vittorio Boselli -. Da luglio a novembre gli addetti con contratto metalmeccanico nelle nostre aziende associate sono passati da 568 a 593, un incremento del 5 per cento che è un dato da registrare, nel suo piccolo, come un segnale positivo». ■ An. Ba.

« Il settore, a livello provinciale, conta su circa tremila addetti, novecento dei quali in ambito automotive



IMPRESE

Da Hpe a Reinova, Energica e Bonfiglioli: le aziende che puntano sulla mobilità elettrica

di Rita Querzèrquerze@corriere.it | 30 gen 2022



La crisi del motore endotermico, con Bosch e Marelli che da sole lasciano sul campo 1.250 posti di lavoro, è solo una faccia della medaglia dell'automotive. L'altra, meno visibile, è fatta di aziende che crescono e assumono. Puntando sullo sviluppo della mobilità elettrica.

Reinova nel collaudo delle batterie

Se la rivoluzione elettrica ha un territorio d'elezione, questo è l'Emilia Romagna della Motor Valley. Se non altro perché l'elettrificazione (almeno per ora) non è democratica e preferisce le supercar. **A Soliera, in provincia di Modena è nata Reinova dalla scommessa di alcuni imprenditori del territorio** (tra cui l'ex presidente di Federmeccanica Fabio Storchi) e di un manager, Giuseppe Corcione, che ha rinunciato a una carriera nell'austriaca Avl per scommettere sull'Italia. Reinova si occupa di sviluppo, validazione, collaudo di componenti per l'auto elettrica, a partire dalle batterie. Nata a metà 2021 in poco più di 4 mesi ha generato 4 milioni di euro di fatturato e punta a 12 milioni quest'anno. I dipendenti sono una quarantina e diventeranno 65 entro l'anno. «Elon Musk avrebbe potuto chiamarsi Luigi Rossi se il Paese avesse scommesso sul futuro invece di accontentarsi degli straordinari record del passato. Ora bisogna recuperare terreno», incita Corcione.

Silk Faw e la caccia agli ingegneri

Tra i clienti di Reinova ci sono i grandi gruppi, compresa Silk Faw, la società sino-americana che ha scommesso sulla motor Valley per creare la sua nuova hypercar. Oggi i dipendenti sono una settantina, diventeranno 300 entro il 2022 e poi 450 entro il 2023 per arrivare a 1.000-1.500 quando lo stabilimento entrerà in produzione. «Qui abbiamo trovato l'ecosistema giusto per sviluppare questo nuovo progetto perché la velocità di risposta del territorio non ha paragoni – dice Roberto Fedeli, vice presidente esecutivo Innovation & Technology di Silk Faw -. In questo momento l'unica vera difficoltà che abbiamo è trovare ingegneri a sufficienza che disegnino pacchi batterie, motori elettrici e scrivano software. Per accelerare i processi e l'innovazione stiamo finanziando 200 ricercatori in diverse università italiane, da Torino a Pisa».

Hpe e la progettazione dei nuovi motori

A scommettere sulla progettazione del Powertrain elettrico a Modena c'è Hpe, società fondata nel 2010 dall'ingegner Piero Ferrari. All'inizio erano 15 persone, adesso sono 300 di cui 250 ingegneri che progettano motori ad altissima prestazione per Ferrari, Maserati, Lamborghini, Aston Martin, Yamaha, Arley Davidson. Fino all'altroieri si trattava solo motori endotermici. La grande scommessa è stata fatta nel 2020, in piena crisi Covid, con un investimento da un milione di euro su una quarta "cella" per la progettazione di motori elettrici. «Adesso su questa filiera lavorano 35 ingegneri. Per quattro clienti diversi stiamo sviluppando 8 tipologie di motore elettrico», racconta Andrea Bozzoli, ceo e socio di Hpe insieme con Piero Ferrari e Marco Bonometti.

Bonfiglioli nell'e-mobility

I grandi nomi che hanno fatto la storia dell'auto di lusso italiana fanno da traino al cambiamento ma la transizione all'elettrico è qualcosa di più ampio. Come mostra la Bonfiglioli di Calderara di Reno, in provincia di Bologna. Nel 2021 ha superato il miliardo di fatturato e ora punta sulla e-mobility. «Nati come azienda meccanica, abbiamo cominciato da una parte a produrre motori elettrici industriali, per le pale eoliche, per esempio. Dall'altra a fornire macchine movimento terra come betoniere e scavatori. Si tratta di macchine che tradizionalmente hanno un motore idraulico. Bene: ora abbiamo creato una nuova società, Ennowing, che si occupa della transizione all'elettrico in questo settore», racconta la ceo, Sonia Bonfiglioli. «Nell'ambito dell'elettrificazione della logistica il nostro Paese avrebbe grandi possibilità. E' partito un processo che è solo agli inizi - continua Bonfiglioli -. Sarebbero però necessarie due cose. La prima è lavorare per la creazione delle competenze necessarie. Da subito: chi inizia ingegneria oggi termina la magistrale tra 5 anni. La seconda: l'Europa definirà gli standard europei dell'e-mobility e noi dobbiamo sederci a quel tavolo con un progetto italiano che al momento non esiste. Tra l'altro questo renderebbe il nostro territorio più competitivo nell'attrarre investimenti di imprese straniere».

Nell'Orto, dai carburatori al powertrain elettrico

Tra le aziende meccaniche che accettano la sfida dell'elettrico - in questo caso per le due ruote - c'è la brianzola Dell'Orto. Nell'altro secolo produceva carburatori. «Dal 2018 abbiamo iniziato a sviluppare un powertrain elettrico per le moto. Oggi abbiamo un prodotto pronto, dall'inverter al motore elettrico, alle batterie. Con un range che va dai 3 ai 15 Kw, quindi dal monopattino al quadriciclo», racconta Andrea Dell'Orto -. Le batterie per il momento le stiamo producendo in Cina ma non escludiamo in un futuro che questo tipo di produzione si possa sviluppare anche in Italia. Al momento stiamo lavorando per Fantic e Piaggio».

Energica, la moto alto di gamma

Tra le prime aziende al mondo a sviluppare la moto elettrica c'è Energica guidata da Livia Cevolini, a Soliera, in provincia di Modena. «Quando siamo partiti nel 2010 eravamo in 3 - racconta -. Nel 2020 siamo diventati 50. Ora siamo un centinaio. Nel giro di un paio d'anni contiamo di raddoppiare». Energica produce moto elettriche alto di gamma. Per il momento si parla di alcune centinaia di pezzi. Con l'ingresso nel capitale lo scorso marzo del fondo Usa Ideanomics che ha investito 10 milioni di euro si prepara al salto. «La nostra azienda di famiglia produce componenti speciali su disegno per il motore endotermico, per la formula 1 e l'aerospaziale. Non si può pensare di fare il salto in un settore nuovo con una crescita organica, per gradi. A un certo punto servono capitali per sostenere gli investimenti. Le idee in Italia ci sono e gli imprenditori anche, quello che serve è una finanza in grado di supportare la crescita».

Da Intercable a Mta, Bitron e Alpitronic

In Lombardia, per la precisione a Codogno, da segnalare l'attività di **Mta**. Fondata nel 1954 dalla famiglia Falchetti. L'azienda ha sede in 10 Paesi e produce componenti elettrici ed elettronici destinati ai principali costruttori mondiali di autovetture, motocicli, camion, mezzi agricoli e movimento terra. Nel 2020 occupava 1.640 persone, oggi siamo a 1.715. Nel 2020 il fatturato era di 188 milioni, oggi è a quota 244. L'elenco potrebbe continuare ancora a lungo. Per esempio con l'altoatesina Alpitronic, produttrice di Hpc, high power charger. E poi Automobili Estrema che produce supercar elettriche con il marchio Fulminea, l'austriaca Avl Italia che aprirà a Cavriago, in provincia di Reggio Emilia, un nuovo stabilimento dedicato ai test sulle batterie delle auto elettriche. La torinese Bitron che lavora con i sistemi di ricarica elettrica dal 2013 e poi la Intercable di Brunico.

Gigafactory: primi passi

Qualcosa si muove anche al Sud. A Teverola in Provincia di Caserta Seri industrial sta realizzando accumulatori al litio, celle per batterie per lo storage di energia domestico e industriale e nel trasporto pubblico. In 120 lavorano già nello stabilimento in provincia di Caserta ma secondo il piano industriale diventeranno 800 entro il 2024, quando sarà operativo un secondo stabilimento. Oggi Seri produce 350 megawatt ma l'obiettivo è di arrivare a 8 gigawatt. Nel campo delle batterie da segnalare il progetto di Italtolt a Scarmagno, vicino a Ivrea, nel sito ex Olivetti. "In base alle nostre stime, dovremmo generare occupazione per circa 3 mila persone, una volta che la gigafactory avrà raggiunto la piena capacità produttiva", dice il ceo, lo svedese Lars Carlstrom. "Puntiamo a iniziare la produzione a fine 2024 con la prima linea con una capacità produttiva di 6GwH". Cruciale in questo caso sarà la capacità di raccogliere i capitali per 3,4 miliardi euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FINANCE NEWS

Nextalia con Intesa lancia Digit'Ed e amplia lo strategic board

Redazione 15 Febbraio 2022



Intesa Sanpaolo e **Nextalia** – società di gestione del risparmio promossa da **Francesco Canzonieri** (nella foto) – per conto del Fondo Nextalia Private Equity – hanno definito un accordo finalizzato alla creazione di una nuova realtà, attiva nella formazione e *digital learning*, facendo leva sull'infrastruttura di apprendimento innovativa di Intesa Sanpaolo.

La società si chiamerà **Digit'Ed** e si rivolgerà sia al segmento business sia a quello consumer. L'accordo vincolante prevede l'acquisizione, da parte di una società di nuova costituzione, di Intesa Sanpaolo Formazione, la società di Intesa Sanpaolo focalizzata su iniziative di formazione rivolte alla crescita delle imprese e del territorio, nei confronti della quale – in vista della predetta acquisizione – è previsto il conferimento dalla capogruppo di specifiche attività riguardanti la progettazione e produzione di servizi e prodotti formativi per i dipendenti del gruppo.

A seguito dell'annuncio dell'accordo con Intesa Sanpaolo finalizzato alla creazione di una nuova realtà nella formazione e *digital learning*, Nextalia amplia lo Strategic Advisory Board con la nomina di cinque nuovi membri: **Domenico Catanese**, **Antonio Falchetti**, **Silvia Merlo**, **Fabrizio Palenzona** e **Stefano Simontacchi**. Lo Strategic Advisory Board, presieduto da **Francesco Micheli** e composto da professionisti di primario standing provenienti dal mondo dell'industria e dei servizi, della finanza e dall'ambito accademico e sociale, già include **Umberta Gnutti Beretta**, **Giustina Mistrello Destro**, **Daniilo Iervolino**, **Gaetano Miccichè**, **Monica Mondardini**, **Livia Pomodoro** e **Massimo Tononi**. Un inserimento di competenze e contatti che sarà utile alla ricerca non tanto di investitori quanto di società target.

I profili

Domenico Catanese, imprenditore, è presidente di Prima Holding, è stato fondatore e presidente di Zephyro, operatore italiano di riferimento nel settore dell'efficienza energetica e nella fornitura di soluzioni integrate di *energy management* per strutture complesse, successivamente acquisita da Edison.

Antonio Falchetti, imprenditore, svolge il ruolo di direttore generale di Mta, società attiva nella produzione di componenti elettronici ed elettromeccanici per il mercato Automotive e Agriculture.

Silvia Merlo, imprenditrice, è presidente di Merlo Industria Metalmeccanica, operatore specializzato nella produzione di sollevatori a braccio telescopico. Da aprile 2021 riveste la carica di presidente di Saipem ed è altresì membro del Consiglio di Amministrazione di Sanlorenzo, attiva in Italia nel settore della nautica.

Fabrizio Palenzona è presidente di Prelios, uno dei principali gruppi attivi in Italia ed Europa nell'*alternative asset management* e nei servizi immobiliari specialistici. Tra le altre cariche, in passato ha ricoperto i ruoli di vice presidente di UniCredit, consigliere di amministrazione di Mediobanca, presidente di Aviva Italia, consigliere di amministrazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino e presidente di Adr.

Stefano Simontacchi, è presidente dello Studio BonelliErede. È esperto di diritto tributario. Attualmente ricopre la carica di consigliere del Ministro degli Esteri per l'Attrazione Investimenti e nel 2020 ha fatto parte del Comitato di Esperti in materia economica e sociale (cosiddetta *task-force* Colao) nominato dalla Presidenza del Consiglio per fronteggiare l'emergenza Covid. È inoltre presidente della Fondazione Buzzi e consigliere di amministrazione di Rcs, Prada, Cordusio Sim (Gruppo Unicredit), Fattorie Osella, Ispi, e Assoedilizia.

Nextalia, nominato membro dell'advisory board Stefano Simontacchi di BonelliErede

Nextalia amplia l'advisory board con le nomine di Domenico Catanese, Antonio Falchetti, Silvia Merlo, Fabrizio Palenzona e Stefano Simontacchi, presidente dello studio legale BonelliErede

15 Febbraio 2022



A seguito dell'annuncio dell'accordo con Intesa Sanpaolo finalizzato alla creazione di una nuova realtà leader nella formazione e digital learning, **Nextalia SGR S.p.A.** ("Nextalia") ha ritenuto opportuno ampliare ulteriormente le **competenze ed expertise dello Strategic Advisory Board** con la **nomina di cinque nuovi membri**: Domenico Catanese, **Antonio Falchetti**, Silvia Merlo, Fabrizio Palenzona e Stefano Simontacchi.

Nextalia amplia l'advisory board

Domenico Catanese, imprenditore, è presidente di Prima Holding S.p.A., è stato fondatore e presidente di Zephyro S.p.A., operatore italiano di riferimento nel settore dell'efficienza energetica e nella fornitura di soluzioni integrate di energy management per strutture complesse, successivamente acquisita da Edison S.p.A.

Antonio Falchetti, imprenditore, svolge il ruolo di direttore generale di MTA S.p.A., società leader nella produzione di componenti elettronici ed elettromeccanici per il mercato Automotive e Agriculture.

Silvia Merlo, imprenditrice, è presidente di Merlo Industria Metalmeccanica S.p.A., operatore specializzato nella produzione di sollevatori a braccio telescopico. Da aprile 2021 riveste la carica di presidente di Saipem S.p.A. ed è altresì membro del Consiglio di Amministrazione di Sanlorenzo S.p.A., leader italiano nel settore della nautica.

Fabrizio Palenzona è presidente di Prelios S.p.A., uno dei principali gruppi attivi in Italia ed Europa nell'alternative asset management e nei servizi immobiliari specialistici. Tra le altre cariche, in passato ha ricoperto i ruoli di vice presidente di UniCredit, consigliere di amministrazione di Mediobanca, presidente di Aviva Italia, consigliere di amministrazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino e presidente di ADR S.p.A.

Stefano Simontacchi, è presidente dello Studio **BonelliErede**. È esperto di diritto tributario. Attualmente ricopre la carica di consigliere del Ministro degli Esteri per l'Attrazione Investimenti e nel 2020 ha fatto parte del Comitato di Esperti in materia economica e sociale (c.d. task-force Colao) nominato dalla Presidenza del Consiglio per fronteggiare l'emergenza Covid. È inoltre presidente della Fondazione Buzzi e consigliere di amministrazione di RCS S.p.A., Prada S.p.A., Cordusio SIM S.p.A. (Gruppo Unicredit), Fattorie Osella S.p.A., ISPI, e Assoedilizia.

Lo Strategic Advisory Board, presieduto da Francesco Micheli e composto da professionisti di primario standing provenienti dal mondo dell'industria e dei servizi, della finanza e dall'ambito accademico e sociale, già include Umberta Gnutti Beretta, Giustina Mistrello Destro, Danilo Iervolino, Gaetano Miccichè, Monica Mondardini, Livia Pomodoro e Massimo Tononi.

NEXTALIA/ Rafforzato lo Strategic Advisory Board con 5 nuovi membri tra cui Simontacchi

Pubblicazione: 15.02.2022 - Matteo Fantozzi

Nextalia ha deciso di ampliare le competenze ed expertise dello Strategic Advisory Board con la nomina di cinque nuovi membri: Domenico Catanese, Antonio Falchetti, Stefano Simontacchi



Stefano Simontacchi, Presidente dello studio legale BonelliErede è stato nominato tra i nuovi membri dell'advisory di Nextalia SGR S.p.A.

 A seguito dell'annuncio dell'accordo con Intesa Sanpaolo finalizzato alla creazione di una nuova realtà leader nella formazione e digital learning,  **Nextalia SGR S.p.A.** ("Nextalia") in considerazione dei progressi dell'attività di investimento e del proseguimento della fase di raccolta del fondo (dopo aver raggiunto in sede di primo closing nel novembre 2021 sottoscrizioni per oltre mezzo miliardo di euro), ha ritenuto opportuno ampliare ulteriormente le competenze ed expertise dello **Strategic Advisory Board** con la **nomina** di cinque nuovi **membri: Domenico Catanese, Antonio Falchetti, Silvia Merlo, Fabrizio Palenzona e Stefano Simontacchi.**

Domenico Catanese, imprenditore, è *presidente di Prima Holding S.p.A.*, è stato fondatore e presidente di Zephyro S.p.A., operatore italiano di riferimento nel settore dell'efficienza energetica e nella fornitura di soluzioni integrate di energy management per strutture complesse, successivamente acquisita da Edison S.p.A.

Antonio Falchetti, imprenditore, svolge il ruolo di *direttore generale di MTA S.p.A.*, società leader nella produzione di componenti elettronici ed elettromeccanici per il mercato Automotive e Agriculture. Silvia Merlo, imprenditrice, è presidente di Merlo Industria Metalmeccanica S.p.A., operatore specializzato nella produzione di sollevatori a braccio telescopico. Da aprile 2021 riveste la carica di presidente di Saipem S.p.A. ed è altresì membro del Consiglio di Amministrazione di Sanlorenzo S.p.A., leader italiano nel settore della nautica.

Fabrizio Palenzona è presidente di *Prelios S.p.A.*, uno dei principali gruppi attivi in Italia ed Europa nell'alternative asset management e nei servizi immobiliari specialistici. Tra le altre cariche, in passato ha ricoperto i ruoli di vice presidente di UniCredit, consigliere di amministrazione di Mediobanca, presidente di Aviva Italia, consigliere di amministrazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Torino e presidente di ADR S.p.A..

Stefano Simontacchi, è presidente dello Studio *BonelliErede*. È esperto di diritto tributario. Attualmente ricopre la carica di consigliere del Ministro degli Esteri per l'Attrazione Investimenti e nel 2020 ha fatto parte del Comitato di Esperti in materia economica e sociale (c.d. task-force Colao) nominato dalla Presidenza del Consiglio per fronteggiare l'emergenza Covid. È inoltre presidente della Fondazione Buzzi e consigliere di amministrazione di RCS S.p.A., Prada S.p.A, Cordusio SIM S.p.A. (Gruppo Unicredit), Fattorie Osella S.p.A., ISPI, e Assoedilizia.

Lo Strategic Advisory Board, presieduto da **Francesco Micheli** e composto da professionisti di primario standing provenienti dal mondo dell'industria e dei servizi, della finanza e dall'ambito accademico e sociale, già include Umberta Gnutti Beretta, Giustina Mistrello Destro, Danilo Iervolino, Gaetano Miccichè, Monica Mondardini, Livia Pomodoro e Massimo Tononi.



LINKEM: internet e voce a casa tua a solo 19,90€/m....

Linkem [LEGGI DI PIÙ](#)

**LE NUOVE FILIERE**

Covid e guerra,
la manifattura
sceglie l'export
a corto raggio

**Orlando, Meneghelo,
Bricco, Ottaviano** —pagg. 2-3

Covid e guerra spingono le filiere verso nuove autarchie

Manifattura. Incertezze geopolitiche e difficoltà logistiche favoriscono l'avvicinamento delle catene di fornitura ai luoghi della produzione

Luca Orlando

«Fino a due anni fa pensavamo che un paese non potesse fermarsi e che i trasporti fossero una commodity. Abbiamo scoperto, in entrambi i casi, che non è più così». Lodovico Bussolati, ad di Sdf, big mondiale della meccanizzazione agricola, tra le tante complessità che negli ultimi tempi ha dovuto gestire, affronta ora anche quello della supply chain. «Noi - spiega - abbiamo ad esempio siti produttivi in India e Turchia, impianti che in passato venivano riforniti di componenti in arrivo da altri paesi, Italia inclusa. Ora cerchiamo di rendere ogni stabilimento un poco più autonomo, e lo stesso sta accadendo qui in Europa: forse la globalizzazione non è morta ma certamente gli schemi di gioco vanno rivisti».

Covid prima, invasione russa in Ucraina ora, hanno in effetti "ripresato" il valore delle catene lunghe, costruito su un modello globale in cui a contare erano volumi, economie di scala, specializzazione, schema ora messo pesantemente in discussione. Anche se sarebbe eccessivo pensare ad uno switch immediato dalla globalizzazione all'autarchia, un trend avviato pare essere quello della progressiva localizzazione degli acquisti, evitando, ove possibile, di dipendere da

parti spedite da altri continenti.

«Il Covid ha accelerato un processo già in atto - spiega il managing director di Fluid-O-Tech Diego Andreis - e nel nostro caso stiamo cercando di diventare sempre più indipendenti da altri continenti. Per quanto possibile cerchiamo fornitori in Italia e in Europa: nei motori elettrici, ad esempio, che in passato acquistavamo in massa dalla Cina, ora la quota nazionale o europea sta crescendo di molto».

Scelte non isolate. Nell'ultimo report sul tema di McKinsey, analisi realizzata tra un centinaio di multinazionali, più del 90% dichiarava di voler modificare la supply chain per renderla più flessibile e resiliente. Puntando tra l'altro sul dual sourcing dei materiali o sull'avvicinamento delle proprie catene di fornitura. Per Ornella Barra, ceo del big della farmaceutica Walgreens Boots Alliance, si tratta di «un vero e proprio processo di deglobalizzazione, in cui alla ricerca di una scala globale si sostituisce la dimensione regionale o persino locale».

L'effetto netto di questo movimento è tuttavia quanto mai incerto, tenendo conto che se l'Europa prova a diventare più autonoma, scelte analoghe sono adottate da chi, pur basato in Italia, produce anche all'estero. Come capita a **Mta** multinazionale lodigiana della componentistica elettronica per auto, prima

azienda italiana a fermarsi a Codigo per colpa del lockdown. «La strategia che stiamo seguendo - spiega Lorella Galbignani, supply chain manager del gruppo - è quella di avvicinare i fornitori alle nostre fabbriche estere in Brasile, Messico, Marocco e Slovenia, anche se cambiare interlocutori non è mai semplice. Occorre trovare alternative valide, ottenere il benessere del cliente. Ad ogni modo, se in passato centralizzare e fare volumi era prioritario, oggi i trasporti sono un bagno di sangue».

È uno dei motivi che ha spinto il gruppo meccanico Streparava a cercare un'alternativa locale rispetto ad un'azienda indiana. «La doppia fornitura ci ha aiutato ad affrontare la crisi - spiega l'ad Paolo Streparava - anche se non può essere una soluzione universale, perché spesso i costi qui sono molto più alti. Il reshoring è un trend realistico ma per non fermarlo sul nascere occorre fermare questa corsa dell'energia. Diversamente chi può pensare in queste condizioni di tornare in Italia a produrre?».

«La sensazione - aggiunge il responsabile Industry dell'ufficio studi di Intesa Sanpaolo Fabrizio Guelpa - è che le aziende cerchino in Italia altre soluzioni dopo aver abbandonato forniture estere, magari asiatiche. E questo costringe gli imprenditori a guardare oltre il distretto di riferimento. Nelle intenzioni, gli imprenditori che rispondono ai nostri sondaggi indicano questo come un tema prioritario, anche se poi la concretizzazione è più complicata. Molte produzioni, ad esempio, sono emigrate in Asia perché inquinanti. E in Europa nessuno le vuole più».

La rottura delle catene lunghe offre ad ogni modo qualche chance in più allo sviluppo di magazzini "distribuiti", una logistica diffusa può ora contare per parti specifiche sulla stampa 3D, in cui a "viaggiare" è solo un file. «È un business in forte crescita - spiega il fondatore di Roboze (stampanti 3D) Alessio Lorusso - e in questo momento nel mondo abbiamo già 20 partner in tre continenti che producono parti su commessa: in 18 mesi già 40mila pezzi sono stati realizzati in questo modo e a fine anno, vista la domanda, credo avremo raddoppiato la rete di clienti».

Tra casi, per ora isolati, di reshoring (Bianchi a Treviglio), avvicinamento dei fornitori in Italia (ad esempio per i telai di Itepa) e analogo movimento all'estero, alla luce

Deglobalizzazione

Industria, il Covid e la guerra spingono le filiere verso nuove autarchie

Incertezze geopolitiche e difficoltà logistiche favoriscono l'avvicinamento delle catene di fornitura ai luoghi della produzione

di Luca Orlando

20 marzo 2022



I punti chiave



- Il "riprezzamento" delle catene lunghe
- Supply chain più flessibili e resilienti
- **C'è chi cerca alternative locali in Italia**
- Il fenomeno dei magazzini "distribuiti"
- **La variabile dello shock delle materie prime**



Ascolta la versione audio dell'articolo

🕒 4' di lettura

«Fino a due anni fa pensavamo che un paese non potesse fermarsi e che i trasporti fossero una commodity. Abbiamo scoperto, in entrambi i casi, che non è più così». **Lodovico Bussolati**, ad di Sdf, big mondiale della meccanizzazione agricola, tra le tante complessità che negli ultimi tempi ha dovuto gestire, affronta ora anche quello della supply chain. «Noi - spiega - abbiamo ad esempio siti produttivi in India e Turchia, impianti che in passato venivano riforniti di componenti in arrivo da altri paesi, Italia inclusa. Ora cerchiamo di rendere ogni stabilimento un poco più autonomo, e lo stesso sta accadendo qui in Europa: forse la globalizzazione non è morta ma certamente gli schemi di gioco vanno rivisti».

Il "riprezzamento" delle catene lunghe

Covid prima, invasione russa in Ucraina ora, hanno in effetti "riprezzato" il valore delle catene lunghe, costruito su un modello globale in cui a contare erano volumi, economie di scala, specializzazione, schema ora messo pesantemente in discussione. Anche se sarebbe eccessivo pensare ad uno switch immediato dalla globalizzazione all'autarchia, un trend avviato pare essere quello della progressiva localizzazione degli acquisti, evitando, ove possibile, di dipendere da parti spedite da altri continenti. «Il Covid ha accelerato un processo già in atto - spiega il managing director di Fluid-O-Tech **Diego Andreis** - e nel nostro caso stiamo cercando di diventare sempre più indipendenti da altri continenti. Per quanto possibile cerchiamo fornitori in Italia e in Europa: nei motori elettrici, ad esempio, che in passato acquistavamo in massa dalla Cina, ora la quota nazionale o europea sta crescendo di molto».

Supply chain più flessibili e resilienti

Si tratta di scelte non isolate. Nell'ultimo report sul tema di McKinsey, analisi realizzata tra un centinaio di multinazionali, più del 90% dichiarava di voler modificare la supply chain per renderla più flessibile e resiliente. Puntando tra l'altro sul dual sourcing dei materiali o sull'avvicinamento delle proprie catene di fornitura. Per **Ornella Barra**, ceo del big della farmaceutica Walgreens Boots Alliance, si tratta di «un vero e proprio processo di deglobalizzazione, in cui alla ricerca di una scala globale si sostituisce la dimensione regionale o persino locale». L'effetto netto di questo movimenti è tuttavia quanto mai incerto, tenendo conto che se l'Europa prova a diventare più autonoma, scelte analoghe sono adottate da chi, pur basato in Italia, produce anche all'estero. Come capita a Mta, multinazionale lodigiana della componentistica elettronica per auto, prima azienda italiana a fermarsi a Codogno per colpa del lockdown. «La strategia che stiamo seguendo - spiega **Lorella Galbignani**, supply chain manager del gruppo - è quella di avvicinare i fornitori alle nostre fabbriche estere in Brasile, Messico, Marocco e Slovenia, anche se cambiare interlocutori non è mai semplice. Occorre trovare alternative valide, ottenere il benessere del cliente. Ad ogni modo, se in passato centralizzare e fare volumi era prioritario, oggi i trasporti sono un bagno di sangue».

C'è chi cerca alternative locali in Italia

È uno dei motivi che ha spinto il gruppo meccanico Streparava a cercare un'alternativa locale rispetto ad un'azienda indiana. «La doppia fornitura ci ha aiutato ad affrontare la crisi - spiega l'ad **Paolo Streparava** - anche se non può essere una soluzione universale, perché spesso i costi qui sono molto più alti. Il reshoring è un trend realistico ma per non fermarlo sul nascere occorre fermare questa corsa dell'energia. Diversamente chi può pensare in queste condizioni di tornare in Italia a produrre?». «La sensazione - aggiunge il responsabile Industry dell'ufficio studi di Intesa Sanpaolo **Fabrizio Guelpa** - è che le aziende cerchino in Italia altre soluzioni dopo aver abbandonato forniture estere, magari asiatiche. E questo costringe gli imprenditori a guardare oltre il distretto di riferimento. Nelle intenzioni, gli imprenditori che rispondono ai nostri sondaggi indicano questo come un tema prioritario, anche se poi la concretizzazione è più complicata. Molte produzioni, ad esempio, sono emigrate in Asia perché inquinanti. E in Europa nessuno le vuole più».

Il fenomeno dei magazzini "distribuiti"

La rottura delle catene lunghe offre ad ogni modo qualche chance in più allo sviluppo di magazzini "distribuiti", una logistica diffusa può ora contare per parti specifiche sulla stampa 3D, in cui a "viaggiare" è solo un file. «È un business in forte crescita - spiega il fondatore di Roboze (stampanti 3D) **Alessio Lorusso** - e in questo momento nel mondo abbiamo già 20 partner in tre continenti che producono parti su commessa: in 18 mesi già 40mila pezzi sono stati realizzati in questo modo e a fine anno, vista la domanda, credo avremo raddoppiato la rete di clienti».

La variabile dello shock delle materie prime

Tra casi, per ora isolati, di reshoring (Bianchi a Treviglio), avvicinamento dei fornitori in Italia (ad esempio per i telai di Iteva) e analogo movimento all'estero, alla luce delle tante variabili in movimento è difficile capire quale potrà essere il saldo netto per la nostra manifattura: quel che è certo, è che una diversificazione delle forniture è più complessa da realizzare ora, nel pieno di un conflitto che aggiunge altri shock sulle materie prime. «Un big tedesco delle presse che cerca nuove alternative mi ha visitato proprio oggi - spiega l'imprenditore piemontese della carpenteria **Luca Comba** - e l'ordine potenziale per noi vale almeno tre milioni. Una beffa, perché dopo aver inseguito questo cliente per anni ora avrò serie difficoltà nel costruire un'offerta: ho acciaio ancora per pochi mesi e se la produzione a monte non riparte è un guaio».

Riproduzione riservata ©

MTA sceglie Modis per l'organizzazione di corsi di formazione destinati a neoingegneri

13/04/2022 546 volta/e

Condividi Articolo



MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni – elettrica, elettronica ed elettronica di potenza – è da sempre molto attiva nella ricerca di giovani specialisti tecnici e ingegneri da inserire nel proprio organico, sia negli stabilimenti italiani di Codogno, in provincia di Lodi (nelle immagini il quartier generale di Codogno), Rolo, in provincia di Reggio Emilia, e Cinisello Balsamo, in provincia di Milano, sia nelle sedi mondiali.

Nell'ambito di tale attività, MTA ha di recente siglato un accordo di collaborazione con Modis, pioniere della Smart Industry e società specializzata di Adecco Group capace di offrire competenze cross tra IT e digital engineering, per l'organizzazione di una Full Time Academy dal titolo "Ingegneria del software".

Un percorso formativo di alto livello, dedicato a neolaureati in materie STEM, che ha l'obiettivo di colmare il divario di conoscenze tra l'offerta formativa universitaria e le competenze richieste dalle più importanti aziende del settore IT e dell'Engineering.

I corsi intensivi dell'Academy "Ingegneria del software", della durata di 240 h, saranno incentrati su argomenti quali: processo Automotive Spice, sviluppo software embedded su piattaforme Autosar/open source, validazione funzionale in ambito elettronico. Vedranno la presenza in aula di 10 neolaureati e saranno tenuti da docenti Modis e formatori MTA presso la sede di MTA di Codogno, in provincia di Lodi, a partire dagli inizi di maggio di quest'anno.

Alcuni dei partecipanti ai corsi avranno poi la possibilità di entrare a far parte dell'organico MTA con contratto a tempo indeterminato, potendo così lavorare in un ambiente stimolante, dal carattere internazionale, che vede tra i suoi punti di forza la fidelizzazione del singolo dipendente tramite percorsi di crescita interna.

"MTA è un'azienda in costante crescita e un attore di sempre maggiore rilevanza nel mercato automotive, a livello globale. I nostri clienti rappresentano i più importanti costruttori di veicoli e i giovani assunti grazie all'Academy organizzata con Modis avranno così la possibilità di lavorare in team che si interfacciano con aziende di rilievo, in tutto il mondo", commenta Maria Vittoria Falchetti, Responsabile Marketing e Comunicazione di MTA.

"MTA si distingue poi per un portafoglio prodotti sempre più orientato alla mobilità elettrica, uno dei principali trend del settore, e i neoassunti potranno così contribuire a plasmare la mobilità del futuro", aggiunge Maria Vittoria Falchetti.

"In un mercato in rapida evoluzione, le competenze digitali richieste sono un fattore cruciale. Il mercato del lavoro è sempre più in cerca di giovani talenti con competenze tecniche da poter formare e far crescere. Proprio per questo, l'implementazione di iniziative come l'Academy 'Ingegneria del software', in partnership con MTA, hanno il ruolo altamente strategico di connettere il mondo della formazione e quello del lavoro", conclude Roberto Mansolillo, Managing Director di Modis in Italia.

Cnel. Insediato il tavolo sul divario domanda-offerta

Maurizio Carucci giovedì 21 aprile 2022

Previsti laboratori su orientamento dei giovani e Metaversity. Mancano saldatori, progettisti e disegnatori. Le richieste di competenze dei vari settori. Migliaia di assunzioni in vista



Villa Lubin, sede del Cnel a Roma - Archivio

COMMENTA E CONDIVIDI



È stato istituito al **Cnel-Consiglio nazionale economia e lavoro** un tavolo per superare il divario tra domanda e offerta di lavoro con l'obiettivo di coinvolgere in modo concreto e diretto le principali imprese delle filiere industriali e di servizi, capire le esigenze dei prossimi mesi e dei prossimi anni e soprattutto favorire l'integrazione dei percorsi formativi di scuole, Università e Academy aziendali, anche attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie. Dai primi approfondimenti svolti e dalle prime evidenze emerse, il Cnel ipotizza di procedere in due direzioni: **la realizzazione di un laboratorio sull'orientamento dei giovani**, che possa diventare un modello in grado di meglio indirizzare le scelte di studio e di lavoro dei ragazzi, anche con l'obiettivo di attenuare il fenomeno dell'abbandono e della dispersione scolastica; **la realizzazione di un laboratorio di Metaversity**, con l'obiettivo di integrare in tempi e modalità più esperienziali le nuove competenze ritenute indispensabili rispetto ai nuovi mestieri. «Il vero problema del *mismatch* fra domanda e offerta di lavoro è quello delle competenze. Le aziende non trovano profili adeguati alle loro esigenze. Un tema delicato, che potrebbe ulteriormente complicarsi con le necessità derivanti dagli investimenti del Pnrr. È urgente avviare anche un grande progetto di *re-skilling*, per evitare che tante persone, in possesso di competenze in parte superate, rischino di essere espulse dal mercato del lavoro», ha spiegato il presidente del Cnel **Tiziano Treu**. «Il tavolo sul *mismatch* sarà itinerante e prevederà una cabina di regia e un gruppo di esperti del Cnel - ha annunciato il coordinatore **Ruggero Parrotto** - Il

team, affiancato di volta in volta da rappresentanti delle istituzioni competenti, privilegerà incontri presso le imprese. Una scelta non solo simbolica: toccare con mano le effettive esigenze e confrontarsi con i vari responsabili potrà velocizzare lo scambio e favorire l'individuazione di misure concrete». «La criticità del *mismatch* tra domanda e offerta di lavoro è un paradosso tipico delle transizioni e l'attualità ce ne propone diverse: la transizione digitale, quella ambientale ed anche quella energetica. L'accelerazione del tempo imposto dalla rivoluzione digitale rende rapidamente obsolete competenze e modelli anche di comunicazione. Il tavolo istituito al Cnel, accanto all'approfondimento e allo studio delle cause del *mismatch*, avrà fra gli altri anche l'obiettivo di favorire l'incontro, con particolare attenzione ai giovani ed al loro linguaggio», ha aggiunto il segretario generale del Cnel **Mauro Nori**.

Mancano saldatori, progettisti e disegnatori

Persiste lo squilibrio tra domanda e offerta di lavoro nell'industria manifatturiera, con quasi il 40% di richieste inevase: è il quadro fornito dall'**Osservatorio Lavoropiù** sul manifatturiero, analizzando oltre 10mila ricerche di personale condotte in tutta Italia nel corso del 2021. Su 10.380 richieste di personale industriale gestite tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2021, Lavoropiù, una delle maggiori agenzie del lavoro del settore, ne ha potuto soddisfare soltanto 6.354, pari al 61%, con forti differenze tra le mansioni. Infatti, a fronte di profili coperti al 100% delle richieste, come operai generici, addetti alla linea e addetti al confezionamento, ve ne sono altri estremamente scarsi, come i saldatori (41% di richieste soddisfatte) e soprattutto progettisti e disegnatori meccanici, per i quali si scende rispettivamente al 27% e al 21% delle posizioni coperte rispetto alla domanda. «La grande difficoltà nel reperire sul mercato le competenze adeguate a sostenere la crescita di tanti settori della nostra manifattura si conferma anche nel 2022 - ha dichiarato **Serena Guidotti**, *National sales & market developer* di Lavoropiù - e per far fronte a una situazione di perdurante incertezza, stiamo investendo in maniera crescente in iniziative di formazione e riqualificazione professionale, con l'obiettivo di inserire nel mondo del lavoro le nuove figure professionali richieste da un mercato proiettato verso l'ammodernamento del sistema produttivo, la tecnologia digitale e l'industria 4.0». L'effetto scarsità delle risorse si riflette anche nelle retribuzioni, che si collocano sopra ai 23mila euro lordi annui per saldatori e progettisti meccanici e raggiungono i 32.500 euro per i disegnatori meccanici. Mentre lo stipendio medio lordo annuo di un operaio generico è stato, nel 2021, di 22.500 euro e di 21.400 per un operatore di linea. In termini anagrafici, il 30% dei lavoratori collocati da Lavoropiù nell'industria manifatturiera ha meno di 25 anni, la grande maggioranza è maschile (70%), il 32% ha la licenza media e il 45% un diploma di scuola superiore.

Le richieste di competenze dei vari settori

Al centro degli sforzi e degli investimenti formativi delle aziende non ci sono solo competenze digitali, ma anche il **rafforzamento di skill comportamentali, relazionali e di change&innovation**, anche nella formazione settoriale, oltre a quelle tecnico-professionali. È quanto emerge dall'**Osservatorio Tack TMI (Gi Group Holding)** che per il primo semestre 2022 vede una richiesta formativa, dove ai primi posti ci sono competenze di sviluppo personale e di leadership per diversi ruoli, non

solo quelli strettamente manageriali: *problem solving*, *decision making* e comunicazione assertiva che risultano prioritarie al pari di *performance management* e *teamwork* efficace. A livello settoriale emergono poi le seguenti tendenze formative specifiche:

- **Lifescience (farmaceutico e medical device)** tra i comparti dove la trasformazione digitale è più avanzata e impattante c'è grande attenzione su: competenze *agile* per favorire efficacia ed efficienza dei processi e *skill* di accounting e relazione, oltre alla formazione tecnica in ambito disease management e regolatorio.
- **Logistica**; si avverte una necessità trasversale di potenziamento di competenze digitali e ottimizzazione dei processi.
- **Fashion&Luxury**; nell'ambito della trasformazione sull'omnicanalità focus sulla personalizzazione della relazione con il cliente per ruoli retail, lean thinking per quelli Operations e digital mindest per middle e top management
- **Retail Gdo food e non food** uno degli obiettivi più sentiti è innalzare la qualità del servizio promuovendo una cultura condivisa della Client Experience.
- **Fintech** nel contesto di programmi di investimento sempre più su misura per i clienti c'è molta attenzione su management e innovation skill per i Responsabili di strutture centrali, su customer centricity mindset e advocacy per la rete distributiva.

Migliaia di assunzioni in vista

Terna ha avviato un ambizioso programma di trasformazione culturale, NexTerna, che prevede la definizione di un nuovo modello di leadership e modalità di lavoro e organizzazione coerenti con lo scenario attuale. Questo approccio innovativo poggia le sue basi sulla digitalizzazione di processi e strumenti per aumentare l'efficienza e la produttività delle persone, apportando benefici logistici e, soprattutto, migliorando la qualità della vita di tutti i lavoratori. La centralità delle persone è confermata dall'importante creazione di posti di lavoro: **il numero dei dipendenti aumenterà fino a circa 5.900 nel 2025. I contenuti legati al Piano Industriale 2021-2025 sono disponibili all'indirizzo: <https://www.terna.it/it/media/news-eventi/dettaglio/aggiornamento-piano-industriale-2021-2025>.**

Just Eat annuncia l'assunzione con contratto di lavoro subordinato di 4mila courier nel 2022, che si aggiungono ai circa 6mila già attivi nelle 24 città italiane dove offre il proprio servizio di consegne. **Le posizioni sono aperte in tutta Italia, e il percorso di crescita all'interno dell'azienda prevede interessanti prospettive di evoluzione professionale**, con **opportunità in sede, sul territorio o negli Hub** delle grandi città, anche in ruoli diversi rispetto a quello del courier, in particolare come **captain**, a supporto dei courier nelle attività quotidiane e posizioni di staff, tra cui i **courier coordinator**, che si occupano di coordinare ogni fase del nuovo modello operativo e offrono assistenza costante ai courier in tutta Italia. Tutti i courier assunti, inoltre, seguiranno un **training dedicato con 12 ore di formazione base e specifica** sulla professione e sul **tema salute e**

sicurezza, quali parti integranti del lavoro e regolarmente retribuite, insieme a una visita medica periodica di idoneità al lavoro. I courier dipendenti di Just Eat sono assunti con contratto di lavoro subordinato basato sull'accordo sindacale con Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti, il primo contratto collettivo per i courier in Italia e in Europa. La candidatura avviene attraverso la pagina dedicata <https://www.justeat.it/en/courier>, inserendo le proprie informazioni personali, guardando un video esplicativo sul ruolo di courier e rispondendo ad alcune domande.

Etjca ricerca personale da inserire nei **tour dei concerti estivi 2022**.

Saranno **17 le città coinvolte, per un totale di 40 appuntamenti** che creeranno oltre **3mila opportunità lavorative**. La ricerca coinvolge il personale dedicato alla ristorazione, con particolare focus sulle **figure di banconisti e cassieri**, sarà possibile candidarsi in modo semplice e immediato, inviando una mail con il proprio curriculum vitae a selezione.concerti@etjca.it.

GoStudent continua la sua ascesa in Italia. A soli due mesi dall'inaugurazione dei nuovi uffici di Corso Italia 3, nel cuore di Milano, l'unicorno EdTech n° 1 in Europa ha annunciato l'apertura di una seconda sede italiana a Roma. Per il nuovo ufficio romano di GoStudent la scelta è ricaduta su The Hub di LVenture Group, tra i più importanti acceleratori di start-up d'Europa, che già ospita nei suoi spazi, presso la Stazione Termini, molte altre società tecnologiche di punta. Sbarcata nel Bel Paese la scorsa primavera, GoStudent ha registrato una crescita del 2.700% ed è riuscita a superare le **140 assunzioni in tempi record**. Forte dell'accoglienza positiva ricevuta ad oggi in Italia, la scale-up austriaca punta ora a cementare ulteriormente la propria presenza nel mercato italiano e continuare a reclutare nuovi talenti - su Milano, Roma e da remoto - così da volare a quota oltre **200 collaboratori entro il prossimo dicembre**. Le nuove figure da inserire includono **Sales Specialist, Customer Success Manager, Customer Care Manager, Tutor Success Manager e Customer Retention Manager, ma non solo. Attualmente sono, infatti, aperti anche alcuni ruoli nel marketing**. Maggiori informazioni sulle posizioni aperte su: <https://www.gostudent.org/it/team-e-carriere>.

Hard Rock Cafe Milan seleziona oltre **100 figure: host, ma anche barman e personale di sala e cucina**. Il nuovo locale, che **aprirà entro l'estate 2022 in via Dante 5 con i suoi 900 metri quadri su due livelli**, ospiterà 280 ospiti a sedere, con due palchi adibiti alla musica dal vivo. Le candidature sono ancora aperte ed è possibile farlo mandando il curriculum all'indirizzo: cv@hrcmilan.com.

Rfi-Rete ferroviaria italiana, società del Gruppo Fs Italiane, sta ricercando figure professionali, laureande o laureate nelle facoltà di Ingegneria, da inserire all'interno dei propri organici con assunzioni a tempo indeterminato. È possibile candidarsi, entro il **28 aprile**, sul sito www.fsitaliane.it nella sezione "Lavora con noi" per le seguenti posizioni, che avranno la sede a Milano:

- **Project engineer assistant** (laurea magistrale in Ingegneria);
- **Assistente lavori** (laurea magistrale in Ingegneria elettrica, elettronica, telecomunicazioni);

• **Progettista idraulico** (laurea magistrale in Ingegneria civile e ambientale).

A pochi mesi dall'inizio dell'anno, **MioDottore** – piattaforma specializzata nella prenotazione on line di visite mediche – è alla ricerca di ulteriori figure professionali da inserire nel mercato italiano. In poco più di sei anni ha raggiunto quasi le 260 persone in organico, è cresciuta costantemente a ritmi serrati e ha aperto le porte dei suoi nuovi uffici di Roma. **Inoltre il 50% delle posizioni manageriali in azienda sono occupate da donne. L'ambizioso obiettivo di includere in organico oltre 100 nuove figure entro fine anno prevede 45 nuove posizioni aperte per il ruolo di sale account**, nelle principali città italiane, come Milano, Torino, Genova, Bologna, Roma, Napoli, Bari e Palermo, e **32 posizioni tra customer success e operation.**

Haier Smart Home, l'azienda del settore dei grandi elettrodomestici, ha comunicato i risultati finanziari per l'anno fiscale 2021, riportando una **crescita a due cifre del 15,8% anno su anno**, con **un fatturato di 227,5 miliardi di yuan**. La **redditività è aumentata** a 13,1 miliardi, con un **aumento del 47,1% anno su anno**. Per il 2022 in Italia tra gli impiegati sono previste un **centinaio di assunzioni** che copriranno diverse funzioni (prevalentemente R&D, ma non solo). Maggiori informazioni sono disponibili [qui](#).

Octopus Energy Italia accelera in vista del suo lancio sul mercato italiano e si prepara ad assumere 100 persone nei prossimi due anni (di cui almeno 20 già quest'anno), mentre per fine aprile arriverà l'apertura della sede milanese. Molte assunzioni saranno proprio in ruoli a contatto con i clienti, in particolare energy specialist: al contrario di un operatore tradizionale, l'energy specialist è un esperto in grado di risolvere autonomamente qualsiasi problema, perché supportato dalle funzionalità avanzate della piattaforma. Previsti ingressi anche come brand ambassador, per profili più orientati alla vendita, e specialisti nella gestione dei contenuti e nel digital advertising. Essendo fondamentalmente una tech company dedita al mondo energy, il piano prevede anche l'assunzione di decine di sviluppatori software: già aperte alcune posizioni come Backend Developer, Frontend Developer e Python Engineer. Le offerte di lavoro vengono pubblicate sul [sito https://octopusenergy.it/](https://octopusenergy.it/).

Mare Group, holding campana che con oltre 500 clienti, 280 addetti e un fatturato di 30 milioni di euro, è diventata un punto di riferimento nello scenario nazionale delineato dalle tecnologie abilitanti 4.0, dalla digitalizzazione dei processi e dall'evoluzione esperienziale nella fruizione dei beni culturali, **assume 70 nuove risorse per consolidare la divisione informatica degli uffici di Roma, Napoli e Salerno**. In particolare, si ricercano: **cinque coordinatori senior** per un gruppo di programmatori Sap composto da 20 risorse (i candidati dovranno avere almeno cinque anni di esperienza), **20 programmatori Sap junior** da formare, **45 funzionali Sap** da distribuire tra le aree amministrativa e logistica (saranno valutate sia candidature alla prima esperienza sia curricula con esperienza inferiore ai cinque anni). Costituisce titolo preferenziale **laurea in: informatica, economia aziendale o gestionale**. La ricerca delle nuove professionalità, da inserire in organico nel corso del prossimo trimestre, è in linea con il piano industriale del Gruppo che prevede di raggiungere i 400 dipendenti entro la fine del prossimo anno. Per maggiori informazioni:

<https://www.maregroup.it/>.

Adecco seleziona 50 giovani laureandi o neolaureati alla prima esperienza lavorativa per Banca Sella, da inserire nelle filiali sul territorio di riferimento. Le figure prescelte svilupperanno attività di acquisizione e gestione della clientela, consulenza personalizzata su prodotti e servizi, iniziative di retention e gestione delle operazioni bancarie. L'inserimento lavorativo avverrà con contratto di apprendistato professionalizzante della durata di due anni, abbinato a un percorso di formazione che alterna training on the job, affiancamento e corsi on-line. Ai candidati che ambiscono a diventare consulenti di filiale si richiede particolare impegno nel raggiungimento degli obiettivi, intraprendenza, voglia di mettersi alla prova, ma anche capacità di ascolto e orientamento al cliente e disponibilità a spostamenti nel territorio di riferimento. Tra i requisiti per gli operatori di banca telefonica, ci sono, invece, capacità di ascolto, precisione, chiarezza e velocità con un approccio multitasking, nonché intraprendenza e motivazione a lavorare su tematiche complesse e a diretto contatto con il cliente. Le candidature sono disponibili a questo link: <https://www.adecco.it/aziende-che-assumono/banca-sella>.

Kelly Services cerca 40 persone da inserire nelle sue **19 filiali italiane in Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Liguria, Toscana e Lazio**. **Desiderio di essere protagonisti in un settore strategico come la gestione delle risorse umane** e volontà di crescere nel contesto di un'azienda internazionale sono le ambizioni che l'Agenzia per lavoro cerca nei candidati da inserire nelle sue filiali in Italia. **Attenzione alle persone, qualità del lavoro, formazione continua**, possibilità concreta di esprimere il proprio potenziale e di crescere rapidamente è quello che Kelly mette a disposizione delle persone che verranno assunte. Le posizioni aperte sono quelle di **recruiter, senior recruiter, recruiting supervisor, recruiter manager, talent sourcer, sales consultant e senior sales consultant**. È possibile segnalare la propria candidatura attraverso la pagina dedicata <https://www.kellyservices.it/lavora-con-noi>.

Mta, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive, ha siglato un accordo di collaborazione con Modis, pioniere della Smart Industry e società specializzata di Adecco Group capace di offrire competenze cross tra It e digital engineering, per l'organizzazione di una *Full Time Academy* dal titolo *Ingegneria del software*; un percorso formativo di alto livello dedicato a neolaureati in materie Stem, che ha l'obiettivo di colmare il divario di conoscenze tra l'offerta formativa universitaria e le competenze richieste dalle più importanti aziende del settore It e dell'Engineering. I corsi intensivi, della durata di 240 ore, saranno incentrati su argomenti quali: processo Automotive Spice, sviluppo software embedded su piattaforme Autosar/open source, validazione funzionale in ambito elettronico. Vedranno la presenza in aula di dieci neolaureati e saranno tenuti da docenti Modis e formatori Mta presso la sede di Mta di Codogno (Lodi), a partire dagli inizi di maggio di quest'anno. Alcuni dei partecipanti ai corsi avranno poi la possibilità di entrare a far parte dell'organico Mta con contratto a tempo indeterminato. Per maggiori informazioni consultare il sito a [questo link](#).

L'azienda tech fiorentina **Giuneco** è alla ricerca di almeno cinque **software developer, tra cui anche profili junior**. Nello specifico, **software developer C# backend**, che parteciperanno allo sviluppo dell'architettura o dell'infrastruttura per progetti di media e grande scala e **software developer frontend React** che lavoreranno sull'interfaccia utente e saranno di supporto nell'implementazione della logica di business e della progettazione di Api in stretta collaborazione con gli sviluppatori backend e i clienti. Infine, assumerà anche uno o più **junior software developer** anche alle prime esperienze. Gli interessati possono consultare le posizioni aperte e candidarsi direttamente sulla sezione del sito: <https://giuneco.it/team/>.

Non si arresta la crescita della start up italo-francese **iziwork**, che in poco più di un anno ha raggiunto risultati importanti: nel 2021 **21 milioni di euro** di fatturato, uno staff di **100 dipendenti** tra gli uffici centrali di **Milano** e gli otto **Hub** aperti sul territorio - **Brescia, Torino, Rimini, Bologna, Parma, Pordenone, Verona, Bergamo** - e oltre **400mila** lavoratori iscritti al proprio database. Diverse le posizioni aperte: **un Hub Director** a Cuneo, Roma, Padova e Bologna; **un Business Developer** a Bologna, Verona, Milano, Parma, Pordenone, Brescia, Parma, Torino, Varese, Crema, Bergamo; un **Account Manager (Recruiter)** a Verona, Pordenone, Parma, Brescia, Torino, Varese, Crema, Bergamo, Rimini, Milano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ingegneria del Software: partono i corsi in MTA con Modis

Di a cura della Redazione - 22 Aprile 2022



La sede MTA di Codogno dove si terranno i corsi dell'Academy Ingegneria del Software.

Ingegneria del Software è il titolo di un corso di specializzazione voluto da MTA e tenuto da docenti Modis per reclutare nuovi talenti nell'ingegneria elettrica ed elettronica.

In un'era sempre più tecnologica e con time-to-market sempre più stretti, il recruitment del personale specializzato è sempre più importante nell'economia aziendale.

Altrettanto importante è però la formazione dei più giovani tecnici e ingegneri per abbreviare i tempi necessari alla piena operatività.

MTA, multinazionale che opera nei settori elettrico ed elettronico dell'automotive, è da sempre molto attiva nella ricerca di giovani da inserire nel proprio organico, sia in Italia negli stabilimenti di Codogno, Rolo e Cinisello Balsamo, sia all'estero.

Nell'ambito di tale attività, MTA ha siglato un accordo con Modis, pioniere della Smart Industry e società specializzata facente parte di Adecco Group, per l'organizzazione di una Full Time Academy dal titolo 'Ingegneria del Software'.

Il percorso formativo è di alto livello ed è dedicato a neolaureati in materie STEM per colmare il divario di conoscenze tra la formazione universitaria e le competenze richieste dalle più importanti aziende del settore IT e dell'Engineering.

I corsi dell'Academy **Ingegneria del Software** durano 240 ore, prevedono la presenza in aula di 10 neolaureati guidati da docenti Modis e formatori MTA e si focalizzano su:

- processo Automotive Spice;
- sviluppo software embedded su piattaforme Autosar/open source;
- validazione funzionale in ambito elettronico.

La sede presso cui si terranno i corsi sarà la MTA di Codogno (LO), a partire dagli inizi di maggio di quest'anno.

Al termine del corso **Ingegneria del Software** è prevista la possibilità per alcuni partecipanti di entrare a far parte dell'organico MTA con contratto a tempo indeterminato.

Un'occasione interessante per chi voglia avviare la carriera in un ambiente stimolante, internazionale e orientato alla fidelizzazione dei dipendenti, promuovendone la crescita professionale.

*"MTA è un'azienda in costante crescita e un attore di sempre maggiore rilevanza nel mercato automotive, a livello globale" ha commentato **Maria Vittoria Falchetti, Responsabile Marketing e Comunicazione di MTA.***

"I nostri clienti rappresentano i più importanti costruttori di veicoli e i giovani assunti grazie all'Academy organizzata con Modis avranno così la possibilità di lavorare in team che si interfacciano con aziende di rilievo, in tutto il mondo".

"MTA si distingue poi per un portafoglio prodotti sempre più orientato alla mobilità elettrica, uno dei principali trend del settore, e i neoassunti potranno così contribuire a plasmare la mobilità del futuro".

Roberto Mansolillo, Managing Director di Modis in Italia ha aggiunto: *"In un mercato in rapida evoluzione, le competenze digitali richieste sono un fattore cruciale".*

"Il mercato del lavoro è sempre più in cerca di giovani talenti con competenze tecniche da poter formare e far crescere".

*"Proprio per questo, l'implementazione di iniziative come l'Academy **Ingegneria del Software**, in partnership con MTA, hanno il ruolo altamente strategico di connettere il mondo della formazione e quello del lavoro'.*

MTA e Modis per i corsi di formazione destinati a neoingegneri

Novello Brunoro 22/04/2022



MTA sceglie Modis per l'organizzazione di corsi di formazione destinati a neoingegneri. L'Academy "Ingegneria del Software", in avvio a fine aprile, avrà luogo presso la sede di MTA di Codogno (LO) e sarà aperta a 10 partecipanti. I migliori talenti saranno poi assunti in MTA, con contratto a tempo indeterminato

MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni – Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza – è da sempre molto attiva **nella ricerca di giovani specialisti tecnici e ingegneri da inserire nel proprio organico**, sia negli stabilimenti italiani di Codogno, Rolo e Cinisello Balsamo, sia nelle sedi mondiali.

L'accordo tra MTA e Modis

Nell'ambito di tale attività, MTA ha di recente siglato un accordo di collaborazione con Modis, pioniere della Smart Industry e società specializzata di Adecco Group capace di offrire competenze cross tra IT e digital engineering, per **l'organizzazione di una Full Time Academy dal titolo "Ingegneria del Software"**; un percorso formativo di alto livello **dedicato a neolaureati in materie STEM**, che ha l'obiettivo di colmare il divario di conoscenze tra l'offerta formativa universitaria e le competenze richieste dalle più importanti aziende del settore IT e dell'Engineering.

I corsi intensivi dell'Academy "Ingegneria del Software", della durata di 240 ore, saranno incentrati su argomenti quali: processo Automotive Spice, sviluppo software embedded su piattaforme Autosar/open source, validazione funzionale in ambito elettronico. Vedranno la presenza in aula di 10 neolaureati e saranno tenuti da docenti Modis e formatori MTA presso la sede di MTA di Codogno (LO), a partire dagli inizi di maggio di quest'anno.

Alcuni dei partecipanti ai corsi avranno poi la possibilità di entrare a far parte dell'organico MTA con contratto a tempo indeterminato, potendo così lavorare in un ambiente stimolante, dal carattere internazionale, che vede tra i suoi punti di forza la fidelizzazione del singolo dipendente tramite percorsi di crescita interna.

Maria Vittoria Falchetti, Responsabile Marketing e Comunicazione di MTA così commenta l'accordo: *«MTA è un'azienda in costante crescita e un attore di sempre maggiore rilevanza nel mercato automotive, a livello globale. I nostri clienti rappresentano i più importanti costruttori di veicoli e i giovani assunti grazie all'Academy organizzata con Modis avranno così la possibilità di lavorare in team che si interfacciano con aziende di rilievo, in tutto il mondo».* **Maria Vittoria Falchetti** conclude: *«MTA si distingue poi per un portafoglio prodotti sempre più orientato alla mobilità elettrica, uno dei principali trend del settore, e i neoassunti potranno così contribuire a plasmare la mobilità del futuro».*

Aggiunge **Roberto Mansolillo, Managing Director di Modis in Italia** *«In un mercato in rapida evoluzione, le competenze digitali richieste sono un fattore cruciale. Il mercato del lavoro è sempre più in cerca di giovani talenti con competenze tecniche da poter formare e far crescere. Proprio per questo, l'implementazione di iniziative come l'Academy "Ingegneria del Software", in partnership con MTA, hanno il ruolo altamente strategico di connettere il mondo della formazione e quello del lavoro».* Per maggiori informazioni consultare il sito a [questo link](#).

Villas in Italy ricerca dipendenti e commerciali

Villas in Italy, azienda facente parte del gruppo Teloni Travel, ricerca 15 figure da assumere come dipendenti con inquadramento imprese di viaggio e turismo; 82 professionisti per potenziare la rete commerciale. L'azienda è interessata a persone con competenze tecnico turistiche, con capacità di relazionarsi con il cliente e attitudine commerciale. E' possibile candidarsi al link <https://www.cvvitelonitravel.com>.

Giuneco rafforza il team con professionisti IT

Giuneco, technology house con sede a Firenze, per incrementare la crescita del team e dei progetti di sviluppo e traghettare le imprese attraverso percorsi di mentorship e consulenza verso la trasformazione digitale, cerca almeno 5 software developer, tra cui anche junior: uno o più software developer C# backend, software developer frontend react e junior software developer. Sono previsti metodologia agile, smart working e sessioni di team building. Candidarsi al sito <https://giuneco.it/team/>.

Tredici profili per la consulenza Vendor

Vendor, società di consulenza con sede a Castiglione delle Stiviere (Mn), che si occupa di proporre soluzioni per massimizzare l'efficienza aziendale, ricerca 13 profili: 2 consulenti tecnici finanza agevolata senior; 2 commerciali esperti Lombardia e 2 Veneto; 1 commerciale Emilia Romagna; 2 consulenti tecnici finanza agevolata junior; 1 tecnico analista in finanza agevolata; 1 back office; 2 ingegneri BU 4.0. Candidarsi al sito <https://www.vendor-srl.it/join-the-team/> o inviare curriculum a ufficiopersonale@vendorsrl.it.

IN EVIDENZA**Giovani tecnici e ingegneri per le sedi di MTA**

MTA, operante nell'automotive attraverso le divisioni elettrica, elettronica ed elettronica di potenza, cerca giovani specialisti tecnici e ingegneri da inserire negli stabilimenti di Codogno, Rolo e Cinisello Balsamo e nelle sedi mondiali. Ha un accordo con Modis, società di Adecco Group, per l'organizzazione di un'academy di ingegneria del software, alla quale accederanno 10 neo-laureati Stem. <https://www.modis.com/it-it/career-services/job/lodi/academy-junior-software-engineer/0936-1847/>.

Nielsen Holdings cerca esperti digital

Nielsen Holdings, società americana specializzata nella fornitura di servizi per la rilevazione e l'analisi di dati e informazioni relativi ai media e ai comportamenti dei consumatori, cerca per la sede di Assago (Mi): analytics consultant digital; new business sales manager; senior consultant; data processing manager; data-entry operator; product specialist audiweb; associate revenue controller; junior controller internship; software engineer. Candidarsi a <https://global.nielsen.com/careers/>.

Dieci opportunità stagionali al Sea Palace Hotel

Sono disponibili 10 posti per chef, addetti al ricevimento e portieri in Calabria, presso il Sea Palace Hotel, 4 stelle situato a Marina di Fuscaldo (Cosenza), da assumere con contratto temporaneo dal 29 maggio al 18 settembre, preferibilmente con diploma di scuola alberghiera e conoscenza dell'inglese. Curriculum entro 26 giugno a info@seapalacehotel.it, in copia eure-scalabria@regione.calabria.it.

© Riproduzione riservata

Formazione nel software con la Academy di MTA e Modis

[f Condividi](#)[Tweet](#)[Pin It](#)[✉](#)[in Condividi](#)

Publicato il 4 maggio 2022

MTA, multinazionale che opera nel settore automotive con le tre divisioni elettrica, elettronica ed elettronica di potenza, ha stretto un accordo di collaborazione con **Modis**, società di **Adecco Group** specializzata in smart Industry con competenze cross tra IT e digital engineering, per organizzare una Full time Academy denominata 'Ingegneria del software', con corsi di formazione destinati a neoringegneri.



Il progetto offre un percorso formativo di alto livello per **neolaureati in materie STEM**, con l'obiettivo di colmare il divario di conoscenza tra l'offerta formativa universitaria e le competenze richieste dalle aziende nel settore IT ed engineering. I corsi intensivi, della durata di 240 ore, vedranno la presenza in aula di 10 neolaureati e saranno incentrati su temi quali **processo automotive spice**, **sviluppo software embedded** su piattaforme **autosar/open source**, **validazione funzionale in ambito elettronico**.

I corsi saranno tenuti da docenti Modis e da formatori MTA presso la **sede di MTA di Codogno (LO)**, con partenza a inizio maggio 2022. I migliori talenti avranno quindi l'opportunità di **entrare a far parte dell'organico di MTA** con contratto a tempo indeterminato, lavorando così in un ambiente stimolante e dal carattere internazionale, fortemente orientato alla fidelizzazione dei dipendenti attraverso percorsi di crescita interna. L'azienda è da sempre molto attiva nella **ricerca di giovani specialisti tecnici e ingegneri**, da inserire nel proprio organico sia negli stabilimenti italiani di Codogno, Rolo e Cinisello Balsamo sia nelle sedi nel mondo.



"MTA è un'azienda in costante crescita e un attore di sempre maggiore rilevanza nel mercato automotive, a livello globale – dice **Maria Vittoria Falchetti**, responsabile marketing e comunicazione di MTA -. I nostri clienti rappresentano i più importanti costruttori di veicoli e i giovani assunti grazie all'Academy organizzata con Modis avranno così la possibilità di **lavorare in team** che si

interfacciano con aziende di rilievo, in tutto il mondo. MTA si distingue poi per un portafoglio prodotti sempre più orientato alla **mobilità elettrica**, uno dei principali trend del settore, e i neoassunti potranno così contribuire a plasmare la mobilità del futuro".

Aggiunge **Roberto Mansolillo**, managing director di Modis in Italia: "In un mercato in rapida evoluzione, le **competenze digitali richieste sono un fattore cruciale**. Il mercato del lavoro è sempre più in cerca di giovani talenti con competenze tecniche da poter formare e far crescere. Proprio per questo, l'implementazione di iniziative come l'Academy 'Ingegneria del Software', in partnership con MTA, hanno il ruolo altamente strategico di connettere il mondo della formazione e quello del lavoro".

Codogno

L'azienda Mta sogna un nuovo ampliamento

Borra all'interno

La Mta vuole ampliarsi, Fombio prende tempo

L'azienda leader nei componenti elettronici sogna un magazzino robotizzato. Sarebbe però più alto dei limiti imposti dal Pgt del paese

CODOGNO
di Mario Borra

Prospettive di ampliamento per l'azienda codognese **Mta**, il colosso mondiale di componentistica per auto ma con i piedi da sempre radicati in città, e, come primo intervento in prospettiva (si parla di un allargamento del sito e pure del posteggio antistante), spunta il progetto di un magazzino completamente robotizzato che, secondo i piani dell'azienda, sorgerebbe accanto al sito codognese ma per pochi metri già in territorio di Fombio.

Il problema della nuova costruzione ad oggi è l'altezza visto che la parte terminale del parallelepipedo svetterebbe fino a 24 metri, decisamente più alto rispetto ai limiti imposti dal pia-



La società ha sede a Codogno, ma l'ampliamento sconfinerebbe a Fombio

no di governo del territorio di Fombio (pari a quindici metri). E la proprietà ha dunque presentato il progetto ai consiglieri comunali, facendo scattare formalmente la richiesta di espressione del parere urbanistico ai sensi di un decreto legge del 2000:

alcuni giorni fa i vertici dell'azienda sono arrivati a Fombio, in Consiglio comunale, per spiegare la natura dell'intervento e alla fine l'assise si è riservata di esprimere un giudizio, chiedendo più tempo per riflettere. Il nuovo edificio, distante dalla

provinciale 20 circa ottocento metri, si estenderebbe su circa 220 metri quadrati con un'altezza di nove metri che però, appunto nella parte terminale, si allungerebbe fino a 24: di fatto sarebbe poco più alto di una vecchia struttura esistente sul vicino sito ex Akzo raggiunge i venti metri d'altezza.

L'azienda ha assicurato che il progetto prevede tutta una serie di interventi proprio per evitare il classico effetto «pugno in un occhio» con la copertura di pannelli riflettenti. «L'azienda ha in mente nuovi progetti, di ampliamento della produzione e il magazzino completamente robotizzato, efficiente e performante, è un primo passo verso questo obiettivo. Ci siamo presi un pausa di riflessione per decidere» ha spiegato il sindaco fombiese, Davide Passerini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Mta vuole ampliarsi, Fombio prende tempo

L'azienda leader nei componenti elettronici sogna un magazzino robotizzato. Sarebbe però più alto dei limiti imposti dal Pgt del paese



La società ha sede a Codogno, ma l'ampliamento sconfinerebbe a Fombio

di Mario Borra

Prospettive di ampliamento per l'azienda codognese Mta, il colosso mondiale di componentistica per auto ma con i piedi da sempre radicati in città, e, come primo intervento in prospettiva (si parla di un allargamento del sito e pure del posteggio antistante), spunta il progetto di un magazzino completamente robotizzato che, secondo i piani dell'azienda, sorgerebbe accanto al sito codognese ma per pochi metri già in territorio di Fombio.

Il problema della nuova costruzione ad oggi è l'altezza visto che la parte terminale del parallelepipedo svetterebbe fino a 24 metri, decisamente più alto rispetto ai limiti imposti dal piano di governo del territorio di Fombio (pari a quindici metri). E la proprietà ha dunque presentato il progetto ai consiglieri comunali, facendo scattare formalmente la richiesta di espressione del parere urbanistico ai sensi di un decreto legge del 2000: alcuni giorni fa i vertici dell'azienda sono arrivati a Fombio, in Consiglio comunale, per spiegare la natura dell'intervento e alla fine l'assise si è riservata di esprimere un giudizio, chiedendo più tempo per riflettere. Il nuovo edificio, distante dalla provinciale 20 circa ottocento metri, si estenderebbe su circa 220 metri quadrati con un'altezza di nove metri che però, appunto nella parte terminale, si allungerebbe fino a 24: di fatto sarebbe poco più alto di una vecchia struttura esistente sul vicino sito ex Akzo raggiunge i venti metri d'altezza.

L'azienda ha assicurato che il progetto prevede tutta una serie di interventi proprio per evitare il classico effetto "pugno in un occhio" con la copertura di pannelli riflettenti. "L'azienda ha in mente nuovi progetti, di ampliamento della produzione e il magazzino completamente robotizzato, efficiente e performante, è un primo passo verso questo obiettivo. Ci siamo presi un pausa di riflessione per decidere" ha spiegato il sindaco fombiese, Davide Passerini.

Formazione nel software con la Academy di MTA e Modis

06/05/2022

MTA, multinazionale che opera nel settore automotive con le tre divisioni elettrica, elettronica ed elettronica di potenza, ha stretto un accordo di collaborazione con **Modis**, società di **Adecco Group** specializzata in smart Industry con competenze cross tra **IT e digital engineering**, per organizzare una **Full time Academy** denominata 'Ingegneria del software', con corsi di formazione destinati a neoingegneri.



Il progetto offre un percorso formativo di alto livello per **neolaureati in materie Stem**, con l'obiettivo di colmare il divario di conoscenza tra l'offerta formativa universitaria e le competenze richieste dalle aziende nel settore IT ed engineering. I corsi intensivi, della durata di 240 ore, vedranno la presenza in aula di 10 neolaureati e saranno incentrati su temi quali **processo automotive spice**, **sviluppo software embedded** su piattaforme autosar/open source, **validazione funzionale in ambito elettronico**.

I corsi saranno tenuti da docenti Modis e da formatori MTA presso la **sede di MTA di Codogno (LO)**, con partenza a inizio maggio 2022. I migliori talenti avranno quindi l'opportunità di **entrare a far parte dell'organico di MTA** con contratto a tempo indeterminato, lavorando così in un ambiente stimolante e dal carattere internazionale, fortemente orientato alla fidelizzazione dei dipendenti attraverso percorsi di crescita interna. L'azienda è da sempre molto attiva nella **ricerca di giovani specialisti tecnici e ingegneri**, da inserire nel proprio organico sia negli stabilimenti italiani di Codogno, Rolo e Cinisello Balsamo sia nelle sedi nel mondo.



"MTA è un'azienda in costante crescita e un attore di sempre maggiore rilevanza nel mercato automotive, a livello globale – dice **Maria Vittoria Falchetti**, responsabile marketing e comunicazione di MTA -. I nostri clienti rappresentano i più importanti costruttori di veicoli e i giovani assunti grazie all'Academy organizzata con Modis avranno così la possibilità di **lavorare in team che si interfacciano con aziende di rilievo**, in tutto il mondo. MTA si distingue poi per un portafoglio prodotti sempre più orientato alla **mobilità elettrica**, uno dei

principali trend del settore, e i neoassunti potranno così contribuire a plasmare la mobilità del futuro".

Aggiunge **Roberto Mansolillo**, managing director di Modis in Italia: "In un mercato in rapida evoluzione, le **competenze digitali richieste sono un fattore cruciale**. Il mercato del lavoro è sempre più in cerca di giovani talenti con competenze tecniche da poter formare e far crescere. Proprio per questo, l'implementazione di iniziative come l'Academy 'Ingegneria del Software', in partnership con MTA, hanno il ruolo altamente strategico di connettere il mondo della formazione e quello del lavoro".

CODOGNO

**“Ruoteclassiche”
con Lions e Mta**

Il Lions Club con il Leo Club Barbarossa e il patrocinio della Lions Clubs International Foundation invita a “Ruoteclassiche nel Lodigiano”. L’evento si tiene oggi con ritrovo alle 9.30 alla **Mta** di Codogno. Seguirà la visita alla collezione d’auto di Umberto Falchetti, patron dell’azienda ospitante.

LIONS CLUB Partecipò più volte alla Mille Miglia

Auto d'epoca, domenica il memorial per Falchetti

■ Memorial di auto storiche per l'ingegnere Umberto Falchetti. L'evento si terrà domenica 29 maggio ed è organizzato dal Lions Club Codogno Casalpusterlengo in collaborazione al Leo Club Barbarossa.

Il ritrovo è alle 9.30 presso l'azienda Mta in viale dell'Industria a Codogno per la registrazione dei partecipanti, la colazione a buffet e la visita alla collezione di auto d'epoca dell'ingegner Falchetti, deceduto per Covid-19 nel marzo 2020. Più volte tra i partecipanti alla Mille Miglia con la moglie Angela, l'imprenditore era socio del Lions Club Codogno Casalpusterlengo da oltre trent'anni. E la manifestazione, intitolata "Ruote classiche nel Lodigiano", vuole ricordarlo. «Era un uomo appassionato del

proprio lavoro e anche nei suoi hobby metteva passione. E poi era molto legato alla famiglia» spiega il segretario Lions Giuseppe Stringhini.

La partenza delle auto storiche dal piazzale dell'Mta è fissata per le 11. Quindi attraverseranno la Bassa Lodigiana e per le 12.30 raggiungeranno il ristorante La Colombina di Bertinico, sede del Lions Club Codogno Casalpusterlengo, dove si fermeranno a pranzo. «In occasione dell'evento raccoglieremo fondi a favore della Fondazione Internazionale dei Lions Club - spiega Stringhini - Esprimo un ringraziamento particolare alla famiglia di Umberto Falchetti, che ci ha permesso di realizzare l'evento». ■

La. Gozz.



> **FORMAZIONE** <

Corsi per neoringegneri

Multinazionale che opera in ambito automotive, attraverso le tre divisioni elettrica, elettronica ed elettronica di potenza, MTA è attiva da sempre nella ricerca di giovani specialisti tecnici e ingegneri da inserire nel proprio organico negli stabilimenti italiani di Codogno, in provincia di Lodi (nella foto), di Rolo, in provincia di Reggio Emilia, e di Cinisello Balsamo, in provincia di Milano, sia nelle sedi mondiali. Nell'ambito di tale attività, MTA ha siglato un accordo di collaborazione con Modis, pioniere della Smart Industry e società specializzata di Adecco Group, capace di offrire competenze cross tra IT e digital engineering, per l'organizzazione di una full time Academy dal titolo "Ingegneria del software": un percorso formativo di alto livello, dedicato a neolaureati in materie STEM, che vuole colmare il divario di conoscenze tra l'offerta formativa universitaria e le competenze richieste dalle più importanti aziende del settore IT e dell'engineering.

www.tecnelab.it, News/Attualità

> **MACCHINE UTENSILI** <

Una joint venture indiana

Dal 2007, United Grinding Group è presente con una propria filiale a Bangalore, in India, dove Francis Klein è ben radicato da oltre 70 anni. Le due imprese sono unite da una partnership pluriennale e sono al fianco dei clienti indiani assicurando consulenza, vendita e assistenza di macchine per rettificare, elettroerodere, lavorare al laser e misurare. Al fine d'intensificare le attività e assistere ancor meglio la clientela, le due aziende hanno fondato una nuova joint venture, United Grinding India LLP. "L'obiettivo è contribuire al successo dei clienti e siamo convinti di raggiungerlo con questa joint venture", afferma Stephan Nell, CEO di United Grinding Group (nella foto). "Francis Klein è un partner forte, che condivide il nostro impegno verso la qualità. Insieme contribuiremo a plasmare positivamente il futuro dell'industria indiana delle macchine utensili".

www.tecnelab.it, News/Tecnologie



> **OSSERVATORI** <

Valvole per l'Oil & Gas

Le imprese italiane produttrici di valvole per Oil & Gas si confermano un'eccellenza nel contesto competitivo europeo. In base agli ultimi dati disponibili, quasi 4 su 10 valvole per questo comparto prodotte in Europa sono Made in Italy un dato che colloca il nostro Paese in testa alla graduatoria dei maggiori produttori UE, grazie alla presenza di una filiera completa, sia in termini di prodotti finiti sia di componenti e prodotti ausiliari. 255 imprese, 11.400 addetti e un valore della produzione di 3,2 miliardi di euro rendono quello delle valvole per l'Oil & Gas un settore core del manifatturiero italiano, paragonabile come contributo a quello garantito da altri prodotti più "noti" del Made in Italy come la maglieria, l'elettromedicale e i motocicli, ed equivalente a quello dell'intero settore estrattivo di fonti energetiche. L'Osservatorio IVS-Prometeia, presentato in occasione del convegno di apertura della scorsa edizione di IVS, Industrial Valve Summit, ha fatto il punto sullo "stato dell'arte" di questo comparto.

www.tecnelab.it, News/Attualità



LA VISITA



Nel reparto produttivo

Il prefetto alla scoperta dell'eccellenza della ditta Mta

■ Il Prefetto di Lodi Giuseppe Montella alla scoperta dell'eccellenza manifatturiera lodigiana. Ieri mattina, il prefetto Montella è stato ospite di Mta nella sede di Codogno per fare conoscenza della proprietà, la famiglia Falchetti, e soprattutto dell'impresa.

Il prefetto è stato accolto attorno alle 10,30 da Antonio Falchetti, direttore generale del Gruppo, con tutta la famiglia Falchetti. Dopo un breve saluto, i vertici della società gli hanno illustrato l'attività del gruppo, le varie sedi italiane ed estere, i numeri dei dipendenti, e quindi una rassegna dei principali prodotti delle tre divisioni (Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza) e i clienti nei settori di riferimento, l'automotive, ma anche il mondo agricolo dei trattori e quello della movimentazione terra. Nell'occasione non è mancato un cenno a un importante progetto per una futura espansione del sito produttivo, con un nuovo magazzino, una nuova palazzina uffici e un'area polifunzionale. Il prefetto è stato quindi accompagnato nei diversi reparti del sito produttivo, dove ha potuto apprezzare le dimensioni della fabbrica ma anche la qualità degli spazi lavorativi. ■

A. B.

QUOTIDIANO NAZIONALE

IL GIORNO

LODI

[Lodi](#) [Cronaca](#) [Politica](#) [Economia](#) [Mondo](#) [Salute](#) [Stile](#) [Sport](#) [Cultura](#) [Spettacoli](#) [Cosa fare](#)

1 giu. 2022



[Home](#) > [Lodi](#) > [Cronaca](#) > [Progetti di Mta illustrati...](#)

[a Ucraina](#) [Meteo](#)

Progetti di Mta illustrati al prefetto

Nuovo magazzino, nuova palazzina uffici con una zona polifunzionale: è il progetto prossimo futuro che il colosso mondiale di componentistica per auto Mta ieri mattina ha spiegato di voler realizzare al Prefetto di Lodi, Giuseppe Montella arrivato in visita allo stabilimento codognese accasato lungo viale Dell'Industria. A riceverlo vi era Antonio Falchetti, direttore generale del gruppo con il resto della famiglia. Mta ha illustrato la realtà aziendale attraverso alcune slide per presentare le varie sedi in Italia e all'estero, i numeri del personale impiegato globalmente oltre che a quello locale, i prodotti principali delle tre divisioni aziendali (elettrica, elettronica ed elettronica di potenza) oltre ai clienti nei settori di riferimento (automotive, trattori e mezzi di movimento terra).

M.B.



© Riproduzione riservata

IL PUNTO

La situazione
«Avevamo ampiamente previsto che la crisi arrivasse, e anche se finora è contenuta, sono arrivate le prime avvisaglie - spiega il segretario generale della Fiom Cgil di Lodi Massimiliano Preti -. Il problema vero è che non si vede una facile uscita, e in autunno rischiamo di pagare conseguenze ben più pesanti».

IL SETTORE Cassa, taglio degli interinali e ammortizzatori sociali nelle 3 aziende



Automotive, crisi nel Lodigiano: coinvolte Cebi, Mta e General

di **Andrea Bagatta**

Le ombre della crisi del settore automotive arrivano nel Lodigiano. Da ieri è scattato il primo giorno di cassa integrazione alla Cebi di Borgo San Giovanni, al colosso di Codogno **Mta** tagliata la metà circa dei lavoratori interinali non confermati, alla General Ricambi di Castiglione prosegue da tempo l'uso degli ammortizzatori sociali. Ma nella visione di Fiom Cgil e Fim Cisl tutto il settore dell'automotive è in difficoltà, e lo sarà ancora di più a settembre.

«Avevamo ampiamente previsto che la crisi arrivasse, e anche se finora è contenuta, sono arrivate le prime avvisaglie - spiega il segretario generale della Fiom Cgil di Lodi Massimiliano Preti -. Il problema vero è che non si vede una facile uscita, e in autunno rischiamo di pagare conseguenze ben più pesanti». Alla

Cebi è scattata ieri la cassa integrazione, un giorno la settimana per ora: l'accordo ancora non è siglato, ma sarà una cassa ordinaria per 13 settimane, con i lavoratori di fatto al lavoro quattro giorni su sette, e chiusura degli impianti il giovedì. È una crisi che si trascina decisamente da più tempo quella della General Ricambi di Castiglione, dove gli ammortizzatori sociali sono in uso di fatto fin dalla prima ondata di coronavirus, prima cassa Covid, poi cassa integrazione ordinaria. Per ora non fa ricorso agli ammortizzatori sociali **Mta**, che però ha ridotto drasticamente il numero di lavoratori interinali, non confermando i contratti in scadenza, applicando qualche giorno di ferie obbligatoria ai dipendenti e utilizzando anche le ore per i corsi di formazione previsti dagli accordi bilaterali.

«**Mta** regge, pur con qualche dif-

La Mta di Codogno, uno dei colossi dell'automotive non solo a livello nazionale: per adesso non fa ricorso agli ammortizzatori sociali ma ha ridotto drasticamente il numero dei lavoratori interinali

ficoltà, altre aziende sono già agli ammortizzatori sociali, ma tutte le imprese del settore, anche dove i sindacati non sono presenti, stanno vivendo un momento complicato - dice il segretario della Fim Cisl di Lodi Giuseppe Rossi -. Le case automobilistiche stanno ripensando al loro futuro per la transizione ecologica, e al tempo stesso hanno difficoltà di produzione, sia per l'approvvigionamento delle materie prime sia per la crisi dei chip, coinvolgendo in queste criticità tutte le aziende della filiera».

La situazione non sembra destinata a migliorare nei prossimi mesi. Da qui la forte preoccupazione per l'autunno, con i lavoratori e le loro famiglie che, già alle prese con la perdita del potere d'acquisto per la ripresa dell'inflazione, potrebbero dover fare i conti anche con una situazione occupazionale complicata. ■

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Lunedì 20 Giugno 2022 (0)

Facebook Twitter

Automotive, crisi nel Lodigiano

I sindacati: «Il settore è in difficoltà e lo sarà ancora di più a settembre»

Le ombre della crisi del settore automotive arrivano nel Lodigiano. Da venerdì è scattato il primo giorno di cassa integrazione alla Cebi di Borgo San Giovanni, al colosso di Codogno Mta tagliata la metà circa dei lavoratori interinali non confermati, alla General Ricambi di Castiglione prosegue da tempo l'uso degli ammortizzatori sociali. Ma nella visione di Fiom Cgil e Fim Cisl tutto il settore dell'automotive è in difficoltà, e lo sarà ancora di più a settembre.

«Avevamo ampiamente previsto che la crisi arrivasse, e anche se finora è contenuta, sono arrivate le prime avvisaglie - spiega il segretario generale della Fiom Cgil di Lodi Massimiliano Preti -. Il problema vero è che non si vede una facile uscita, e in autunno rischiamo di pagare conseguenze ben più pesanti».

«Mta legge, pur con qualche difficoltà, altre aziende sono già agli ammortizzatori sociali, ma tutte le imprese del settore, anche dove i sindacati non sono presenti, stanno vivendo un momento complicato - dice il segretario della Fim Cisl di Lodi Giuseppe Rossi -. Le case automobilistiche stanno ripensando al loro futuro per la transizione ecologica, e al tempo stesso hanno difficoltà di produzione, sia per l'approvvigionamento delle materie prime sia per la crisi dei chip, coinvolgendo in queste criticità tutte le aziende della filiera».

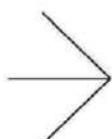
L'approfondimento nell'articolo di Andrea Bagatta pubblicato sul «Cittadino» in edicola sabato 18 giugno 2022 (recuperabile se l'hai perso chiedendo la copia arretrata al tuo edicolante o sulla nostra edicola digitale).

COMPLICAZIONI ENERGETICHE

La corsa dell'auto verso l'elettrico è piena di perdenti

Le associazioni prevedono la perdita di quasi 65mila posti di lavoro con il passaggio all'auto elettrica, nel 2018 le stime erano pari alla metà. Il rischio nel frenare la transizione è ostinarsi a difendere filiere in via di estinzione

ANDREA MALAN
MILANO



Se il bando europeo alla vendita delle automobili con motore a scoppio entro il 2035 verrà approvato in via definitiva,

la filiera italiana dei componenti auto rischia di perdere decine di migliaia di posti di lavoro. Una parte potrà essere compensata dalle nuove attività legate all'elettrico, ma se i perdenti sono noti — i produttori di motori e cambi — non è ancora chiaro chi uscirà vincitore dalla transizione.

La cifra che le organizzazioni di categoria e i sindacati fanno circolare da un po' di tempo per l'Italia è quella di 70mila posti di lavoro; in realtà l'associazione di categoria Anfia parla di «40 per cento dei 161mila posti diretti della filiera», il che farebbe 64.400 addetti. Non è chiaro se si tratti di posti di lavoro che sarebbero persi o posti di lavoro a rischio ma recuperabili con opportune riconversioni.

Negli scorsi anni, quando il tema dell'elettrificazione delle auto era caldo ma non ancora decisivo, dalla filiera erano arrivate stime molto più contenute. Nell'annuale Osservatorio sulla componentistica auto del 2018, firmato anche Anfia, Andrea Stocchetti dell'università di Ca' Foscari scriveva che «nel 2017 circa il 7 per cento delle aziende di componenti e oltre 17mila addetti della filiera sono impegnati in produzioni esclusivamente legate ai motori a combustione interna, in larga parte a motori diesel»; secondo un articolo del Sole 24 Ore, sempre del 2018, contando anche le aziende che non lavorano solo sui motori si arriva a 32mila addetti in Italia, circa metà delle cifre attualmente fornite dalla filiera. L'associazione italiana non è l'unica a mostrarsi, in tempi recenti, estremamente pessimista. L'omologa francese Pfa ha commissionato l'anno scorso uno studio alla società di consulenza AlixPartners

sull'impatto del processo di elettrificazione dei veicoli. Secondo lo studio, il processo di transizione farebbe perdere alla filiera dei componenti dal 15 al 30 per cento dei suoi posti di lavoro su una base di poco più di 300mila (compresi quelli occupati da Peugeot e Renault), ovvero dai 45 ai 90mila posti.

La Ford europea ha annunciato nei giorni scorsi la cessazione della produzione di auto a Saarbrücken, in Germania, dal 2025, poiché la produzione di un futuro modello elettrico è stata assegnata alla sua fabbrica di Valencia, in Spagna. «La realtà del settore è che la produzione di veicoli elettrici richiederà meno persone», ha affermato il presidente di Ford in Europa, Stuart Rowley. In realtà i tagli nelle fabbriche di auto, tra costruttori e fornitori, sono in atto da anni in tutta Europa. Stellantis, per fare solo un esempio, ha ridotto l'organico di circa 10mila unità in Europa nel solo primo anno di esistenza, il 2021; di questi, quasi 5mila sono stati eliminati in Italia, con prepensionamenti e incentivi alle dimissioni; altri verranno eliminati quest'anno. Lo stesso Carlos Tavares, numero uno di Stellantis, ha ridotto gli organici di Peugeot, Citroen e Opel di circa 40mila posti, da quando ne ha preso le redini nel 2013 al 2019. Persino Elon Musk di Tesla, un'azienda che non ha bisogno di riconvertirsi ed è in teoria in forte espansione, ha avvertito che taglierà il 10 per cento dei colletti bianchi, pari a poco più del 3 per cento della forza lavoro.

I casi Bosch e Marelli

I produttori di motori e componenti per motori diesel sono già stati messi in crisi dal crollo delle vendite di auto a gasolio seguito allo scandalo "dieselgate" del 2015. Un paio di esempi: lo stabilimento Bosch di Modugno, in provincia di Bari, che produce pompe e iniettori per motori diesel ha oltre 1.700 dipendenti e nei mesi scorsi aveva annunciato 700 esu-

beri; ha già avviato una diversificazione, con 350 persone che non lavorano sui diesel — una parte impegnata nell'assemblaggio di motori elettrici per biciclette. Un problema simile c'è alla Marelli, sempre a Modugno, dove circa metà degli occupati lavora già su motori elettrici. È chiaro che la filiera dei motori a scoppio è destinata progressivamente a sparire. Progressivamente, perché il blocco delle vendite dovrebbe in un primo tempo riguardare le auto vendute in Europa, e non quelle vendute in altre zone né i veicoli commerciali e industriali.

Calo del lavoro

La sostituzione del complesso motore termico — cambio con quello motore elettrico — batteria comporta, come affermato da Rowley, una significativa riduzione della complessità e quindi una riduzione della manodopera necessaria. Secondo uno studio AlixPartners del 2017, il propulsore elettrico, batteria compresa, richiede il 40 per cento in meno di ore di lavoro rispetto a un motore tradizionale: 3,7 ore contro 6,2.

Per quanto riguarda i componenti di base dei motori, una delle possibili riconversioni è la produzione di rotori e statori per motori elettrici; ma anche per questo tipo di riconversioni servono fondi, per cui è probabile che la transizione riesca solo ai fornitori più grandi e solidi, quelli di primo e secondo livello; più in difficoltà saranno invece le aziende impegnate in singoli processi di lavorazione, che secondo l'indagine Anfia sono in prevalenza a proprietà e gestione familiare. A compensare la perdita di posti nelle lavorazioni motoristiche tradizionali ci potrebbero essere quelle aggiuntive, a partire dalle batterie, che sono però di tipo completamente diverso — chimica al posto di meccanica, e quindi aprono spazi ad aziende finora esterne alla filiera.

La fine dei componentisti?

Un problema rilevante per i fornitori è la volontà dei grandi gruppi

automobilistici di "svolgere in casa" il maggior volume possibile di lavorazioni, a partire da quelle legate a motore elettrico e batterie. Secondo il Global Report 2022 della AlixPartners, i costruttori tenderanno a svolgere in proprio oltre il 70 per cento delle lavorazioni, lasciando solo il 28 per cento ai componentisti. In particolare, spiega il managing partner di AlixPartners, Dario Duse, le case automobilistiche intendono effettuare (direttamente o tramite *joint venture*) il 100 per cento del lavoro sulle celle di batterie e la quasi totalità di quelli su motori elettrici e trasmissioni. Maggiori possibilità ci sarebbero nei settori degli *inverter* e degli *on-board charger*, i caricatori di bordo che dialogano con le colonnine di ricarica di terra.

Proprio in quest'ultimo settore, per esempio, ha avviato di recente un'espansione la Mta di Codogno; la Mta è un'azienda medio-grande (circa 200 milioni di fatturato) che fabbrica componenti elettrici ed elettronici, balzata agli onori delle cronache due anni fa quando la prima "zona rossa" anti Covid le impedì per una settimana di consegnare i prodotti, mettendo a rischio la produzione di varie case automobilistiche. Mta si è ripresa rapidamente dall'effetto Covid ed è riuscita a riportare il fatturato a livelli pre pandemia. A fine 2021 ha messo a segno un'acquisizione piccola ma significativa, con la Edn specializzata in caricabatterie di bordo; secondo l'amministratore delegato Antonio Falchetti «l'operazione è un altro passo per trasformare Mta in un attore rilevante del processo di elettrificazione dell'auto».

Un caso significativo in cui la transizione elettrica ha offerto un'occasione importante a un'azienda della "vecchia" economia è quello della Idra Presse.

Dopo una storia pluridecennale e un rischio di fallimento una quindicina di anni fa, la Idra è stata salvata dalle banche e ceduta a un

gruppo cinese; la sua giga-pressa, un insieme di macchine per pressofusione di alluminio ad alta temperatura, è stata adottata da Tesla che la usa per stampare in un unico pezzo i sotto-scozza anteriore e posteriore delle sue vetture, sostituendo in ciascun caso decine di pezzi singoli.

Pionieri, pronti, inseguitori

Tutti i fornitori, insomma, cerca-

no di uscire dalle produzioni "condannate" e di riposizionarsi su quelle del futuro. Secondo AlixPartners, gli atteggiamenti dei fornitori rispetto all'elettrificazione si possono dividere in tre gruppi: pionieri, pronti a partire e inseguitori. Fra i pionieri (37 per cento del totale), quasi metà hanno già avviato la chiusura o la cessione delle attività legate ai motori a scoppio; il sondaggio è globale,

quindi la stessa percentuale in Italia risulterebbe probabilmente più bassa. Serviranno sicuramente aiuti alla riconversione, a partire dall'utilizzo del fondo da 8,7 miliardi di euro istituito al Mise. Per ora ministero e filiera continuano a battersi per frenare la transizione, e al prossimo vertice europeo cercheranno di bloccare la proposta Ue di bando delle auto con motore a scoppio dal 2035.

Il rischio è di ostinarsi a difendere filiere in via di estinzione, mentre i costruttori sembrano aver imboccato con decisione la strada elettrica. Secondo AlixPartners le case automobilistiche e i loro fornitori investiranno complessivamente sull'elettrificazione oltre 500 miliardi di euro nei 5 anni di qui al 2026, mentre i programmi di investimento sui motori a scoppio e ibridi scenderanno dagli attuali 500 ai 300 del 2028.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il bando europeo alla vendita di automobili con motore a scoppio mette in pericolo la filiera italiana dei componenti auto

FOTO LAPRESSE



150014



NPP YEARBOOK
NEW POWER 2022

what the company said is the world's first hydrogen-powered crew transfer vessel (CTV), the Hydrocat 48 from Windcat Workboats.

"What's special about our technology is that we use a conventional diesel engine which doesn't need to be optimized for hydrogen," said Werner Kübler, Head of Development, MAN Engines.

A proven marine engine is used in which hydrogen is introduced into the charge air via an adapter and is added to the combustion cycle. The combustion is started according to the diesel principle, which requires the injection of about 5% of diesel fuel.

MAN Engines said it offers its customers and partners solutions such as the MAN Smart Hybrid Experience hybrid system, as well as engines for gas/electric drives, to contribute to CO₂ reduction and sustainable shipping.

MTA USA

Elk Grove Village, Ill.
www.mta.it

PRODUCT LINE

Fuses, fuse holders, power distribution units (PDU), battery junction boxes and connectors for 48 V up to 850 V applications, dashboards, displays and electronic control units

COMPANY NEWS

The latest developments for high-voltage heavy-duty applications include a modular PDU with integrated passive cooling systems that is flexible and adaptable to several platforms. It is made of aluminum plates and an internal resin layer ensures Ingress Protection (IP) and electrical insulation.

The company also offers a series of PDUs with integrated electronic components that can manage the communication protocols for the electric recharge stations: an aux PDU, a front PDU and a rear junction box. All these



MTA offers products for high-voltage heavy-duty applications.
PHOTO: MTA

components are equipped with a 12 V safety circuit and the rear junction box includes an additional safety circuit that interrupts the current flow when the box cover is opened.

The acquisition of an 80% share of EDN allows the company to also offer on-board battery chargers and power converters, thus providing OEMs with complete and state-of-the-art power electronic solutions.

MERITOR

Troy, Mich.

www.meritor.com

PRODUCT LINE

Modular electric axles and complete electric drivetrain systems for Class 4 through 8 on- and off-highway vehicles

COMPANY NEWS

In May, Meritor Inc. entered into an agreement with Siemens to acquire its Commercial Vehicles business for approximately €190 million (\$200 million) in cash. The transaction is expected to close by calendar year end.

"The Siemens Commercial Vehicles business offers capabilities and technology that will enhance our ability to offer superior electric solutions to the global commercial vehicle market," said Chris Villavarayan, Meritor's CEO and president. "As the urgency grows for zero carbon solutions, this highly talented and skilled team, and leading electric product portfolio, strengthens Meritor's business as we move toward the anticipated acquisition by Cummins."

With approximately 200 employees in Germany, China and the U.S., the Siemens Commercial Vehicles business develops and produces electric drive systems. Product offerings include direct drive and transmission-based remote mount electric motors, inverters, software and related services which Meritor expects to be critical elements in the next generation of electric powertrains.

Also in May, Meritor reported that nearly 300 of its 14Xe electric powertrains have been produced and assembled in Meritor's Asheville and Forest City, N.C., facilities and



An electric final drive combining Omni Powertrain's VE34 gearbox and M27 motor. PHOTO: OMNI POWERTRAIN

approximately 350000 miles have been logged on commercial vehicles equipped with the company's 14Xe single or tandem electric powertrain.

Meritor's pending acquisition by Cummins Inc. is expected to close by the end of calendar year 2022. Cummins consented to and is supportive of Meritor completing its acquisition of the Siemens Commercial Vehicles business.

OMNI POWERTRAIN TECHNOLOGIES

Houston, Texas

www.omnipowertrain.com

PRODUCT LINE

Axial flux electric motors, e-drive transmissions, hub drives and power electronics

COMPANY NEWS

Omni Powertrain said it is focused on powertrain design, and through its affiliated brands, offers components and system solutions for all types of powertrains – mechanical, hydraulic or electrical.

The company said it has been working with major OEMs in the turf care industry to offer electrified solutions for propulsion and deck cutting head motors.

SCANIA USA

San Antonio, Texas

www.scania.com

PRODUCT LINE

Motive power including electric motors and machines

Scania's electric machine is rated for 230 kW continuous; 280 kW peak at 1500 rpm. PHOTO: SCANIA



IL CERVELLO ITALIANO DELLA MOTO

**UNA "MULTINAZIONALE TASCABILE"
DEL LODIGIANO PRODUCE LE STRUMENTAZIONI
PIÙ AVANZATE PER I VEICOLI A DUE RUOTE.
ECCO PERCHÉ SONO COSÌ IMPORTANTI**

di Marco Gentili

In un mondo sempre più globalizzato, fa strano dire che il cuore di molte moto sia italiano. Alcune componenti nevralgiche delle due ruote moderne, infatti, sono realizzate nel nostro Paese. Siano essi iniettori, meccanismi per la regolazione delle sospensioni o parti elettroniche di vario tipo, l'Italia è la terra delle piccole eccellenze sconosciute. Eccellenze senza le quali colossi come BMW o Triumph, tanto per fare due nomi, non riuscirebbero a terminare i propri mezzi. Una di esse è la **MTA**, azienda fondata nel 1954 a Codogno (località del lodigiano tristemente famosa per essere diventata, nel 2020, la culla della pandemia di Covid-19) e amministrata ancora oggi dalla famiglia che l'ha fatta nascere quasi 70 anni fa. Oggi al comando di **MTA** c'è Antonio Falchetti direttore generale della piccola multinazionale che impiega 1.715 persone, con un fatturato di 243 milioni di euro. A ben vedere **MTA** non lavora solo con le moto, ma è molto affermata in ambito automotive, agricolo e movimento terra. Delle tre business unit di cui

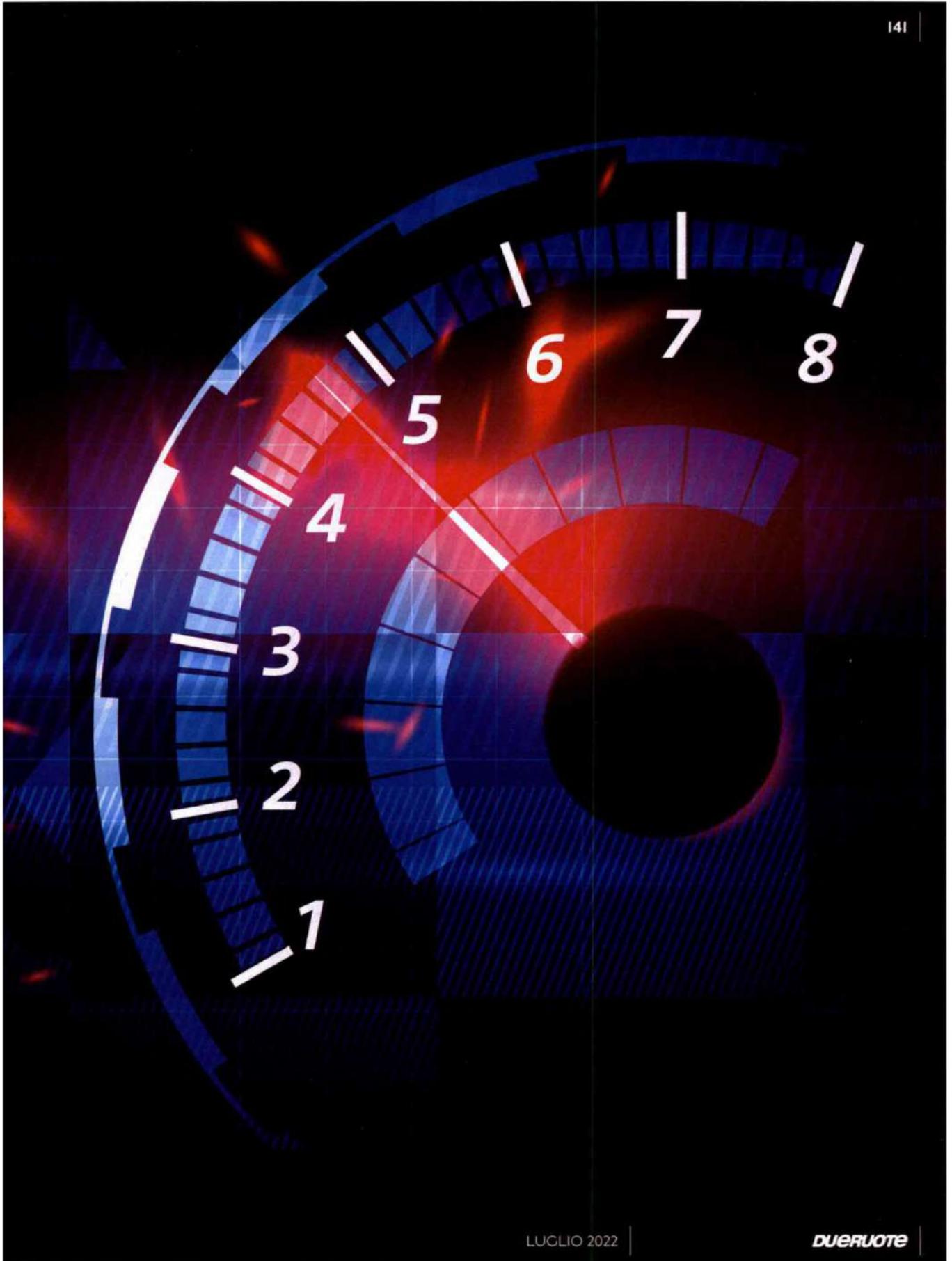
è composta, la più coinvolta col mondo delle moto è quella elettronica. "Si tratta di un mondo nel quale abbiamo debuttato abbastanza di recente, ossia nel 2008, quando **MTA** ha acquisito la Digitek, azienda di Rolo", dice Falchetti. "Ancora oggi nella località del Reggiano ha sede lo stabilimento della divisione elettronica dove vengono realizzati i nostri prodotti dedicati alle due ruote".

Falchetti, il primo progetto moto di MTA risale ai tempi dell'acquisizione del 2008.

"A quell'epoca abbiamo realizzato per il gruppo Piaggio il modulo della gestione elettronica dell'anti-tilting, ossia il sistema che ancora oggi permette al tre ruote Mp3 di restare in equilibrio quando è fermo. Si trattava di un progetto della Digitek, che poi abbiamo continuato a produrre. Allora quella che poi divenne la nostra divisione elettronica seguiva anche il mondo del racing, che però abbiamo lasciato".

Poi sono arrivati i progetti più grossi. Oggi siete tra le aziende più

141



LUCIO 2022

DUERUOTE

142

ANTONIO FALCHETTI - MTA

Nell'altra pagina:
la strumentazione
della BMW R18,
realizzata dalla MTA;
il direttore generale
dell'azienda,
Antonio Falchetti,
è un appassionato
motociclista;
il quartier generale
dell'azienda
a Codogno (LO)

PIÙ CHE STRUMENTAZIONI, È PIÙ CORRETTO PARLARE DI **COMPUTER** DI BORDO: SARANNO FONDAMENTALI PER LE MOTO **CONNESSE** DEL DOMANI

► **accreditate al mondo
nella realizzazione di strumentazioni
di bordo.**

"Negli ultimi anni siamo cresciuti molto grazie alle forniture fatte per BMW e Triumph, ma abbiamo lavorato per KTM, Ducati, Aprilia... insomma, ci siamo fatti un certo nome nel settore. E tutto per merito di una tecnologia che unisce alla funzionalità anche uno stile che è tutto italiano".

**Nei mesi scorsi sono arrivati
due progetti legati proprio a BMW
e Triumph. Ce ne parli.**

"Per BMW abbiamo realizzato il quadro strumenti della R18. Si è trattato di un esercizio molto difficile, perché la richiesta del cliente era impegnativa: in 95 mm di diametro abbiamo dovuto far stare in un tachimetro a lancette, 11 spie e un display LCD per la visualizzazione di altre grandezze e menu di configurazione, oltre allo stepper motor (il motorino della lancetta; ndr) e al suo supporto. Si tratta di una strumentazione che sembra analogica e retrò, e invece è un concentrato di tecnologia.

Per Triumph invece ci siamo aggiudicati la fornitura della strumentazione delle nuove Speed Triple 1200 RS e RR, oltre che delle Tiger 1200 GT e Rally, alle quali forniamo rispettivamente display TFT da 5 e 7 pollici, con il Bluetooth integrato. Si tratta di un'enorme evoluzione rispetto a ciò che offre oggi il mercato, dove la maggior parte delle applicazioni per questo genere di connettività richiede l'installazione di un modulo esterno.

**Com'è cambiato il modo di produrre
strumentazioni di primo impianto?**

"Le richieste dei costruttori sono sempre più esigenti. I display TFT sono sempre più richiesti, perché nell'interfaccia e nelle funzionalità ricordano gli schermi degli smartphone. E non sono oggetti semplici da realizzare. Dietro a un TFT infatti ci sono anni di studio: una strumentazione di bordo deve sopportare escursioni climatiche, vibrazioni, e deve dare al pilota informazioni precise e puntuali. In più la connettività di bordo, attraverso i moduli Bluetooth che connettono il moto-

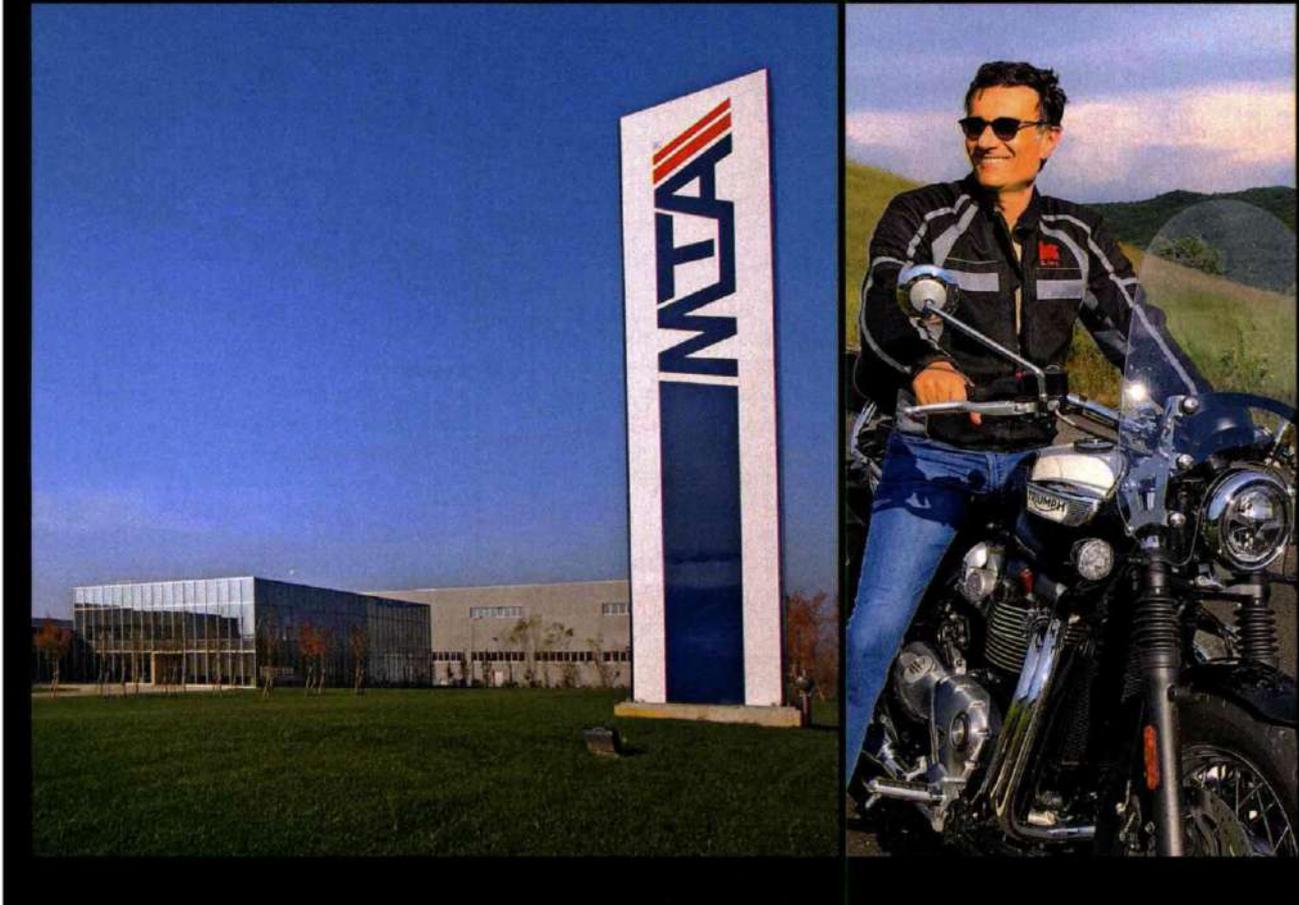
ciclista alla moto, aggiunge complessità a quello che di per sé è già un concentrato di tecnologia. Inoltre, abbiamo a che fare con un mondo, quello delle due ruote, che richiede sia la possibilità di customizzare l'esperienza di navigazione e di viaggio".

**Ne parla quasi come se fossero
dei tablet o dei computer, più che
delle strumentazioni di bordo.**

"E in effetti lo sono. O almeno, la tendenza è quella a farle diventare sempre più simili a dei tablet. Ma già oggi una strumentazione di bordo è il centro nevralgico della moto. Non dimentichiamo che il cruscotto e la centralina sono strettamente collegati".

**Non ritiene che la continua crescita
tecnologica delle strumentazioni
di bordo metta a rischio la sicurezza
stessa del motociclista? Potrebbe
essere una fonte di distrazione.**

"Lo strumento di per sé non è pericoloso, dipende molto da come lo si usa. Dobbiamo però anche dire che l'essere umano è sempre più abitudinario- ►



144

ANTONIO FALCHETTI - MTA

I CRUSCOTTI DEL FUTURO, SEMPRE PIÙ CENTRALI NEL SISTEMA ELETTRONICO DELLE MOTO, AIUTERANNO A PREVENIRE GLI INCIDENTI

Da sinistra:
la dashboard
della Triumph Speed
Triple 1200 RS, altra
creatura di MTA;
lo stabilimento
di Rolo (RE)
dove nascono
i prodotti dedicati
alle due ruote



to a vivere in un ambiente connesso. Anzi, nel medio periodo la strumentazione di bordo potrebbe diventare un aiuto per la sicurezza di chi guida una moto”.

Si spieghi meglio.

“Esistono allo studio dei progetti che integrano al cruscotto moto un sistema di telecamere in grado di leggere il traffico circostante, i segnali stradali. Si tratta di un sistema di aiuto elettronico alla guida in grado di prevenire gli incidenti, la cui implementazione non sarebbe possibile se non ci fossero strumentazioni di bordo tecnologicamente avanzate”.

Quali potrebbero essere le evoluzioni future delle strumentazioni di bordo?

“Al momento è troppo costoso da realizzare, ma i costruttori tenderanno a centralizzare l’elettronica di bordo, che al momento è dispersa tra centraline, sensori e cruscotto, tutta in un unico hub situato sotto la sella. Si tratta di un passaggio che nell’automotive è già avvenuto, e che inevitabilmente toccherà anche le due ruote”.

A proposito di elettronica, per voi non esistono solo le strumentazioni.

“Abbiamo anche progettato delle centraline per la regolazione elettronica delle sospensioni, che saranno montate su alcune BMW”.

Parlando di elettronica, si parla molto della carenza dei semiconduttori. Voi come state affrontando questo momento storico post-pandemia?

“Nonostante tutto, per il 2022 abbiamo una previsione di chiusura di anno molto positiva. Ma è indubbio che, venendoci a mancare le materie prime per poter costruire centraline, strumentazioni e quant’altro, soffriamo molto. Le linee produttive, quando vanno a rilento, hanno un rendimento non ottimale. Ciò prevede un aggravio dei costi per chi produce le componenti che costituiscono una moto. Senza dubbio, tra il Covid e la mancanza di semiconduttori, per noi è peggio la seconda”.

Che poi voi avete vissuto il Covid prima di tutti. Come rivive quel periodo?

“Ricordo come se fosse oggi la settimana tra il 21 e il 29 febbraio del 2020. Codogno era isolata, l’esercito presidiava tutto, all’esterno non si capiva che cosa stesse succedendo e noi siamo stati costretti a sospendere l’attività. All’epoca ricevevamo telefonate di fuoco dai nostri committenti esteri, che si lamentavano del fatto che avevamo chiuso l’azienda ‘per un semplice raffreddore’. Sappiamo tutti com’è andata a finire”.

MTA presidia una nicchia di mercato piccola, ma che fa gola a molti.

“Non le nego che noi siamo un pesce piccolo in un mare popolato da giganti del settore. Dalla nostra abbiamo però, progettualità, flessibilità e velocità nelle risposte e molta voglia di crescere. Per questo motivo abbiamo sempre bisogno di nuove forze lavorative, soprattutto negli ambiti tecnici e di progettazione. I curriculum qui da noi sono i benvenuti”.

INDUSTRIA ITALIANA

ANALISI E NEWS SU ECONOMIA REALE, AUTOMAZIONE, INNOVAZIONE, B2B TECH

HOME INDUSTRIA DIGITAL TRANSFORMATION & ICT AUTOMAZIONE, ROBOT & I.A.



ECONOMIA ITALIANA

MARPOSS

SOLUZIONI DI MISURA, ISPEZIONE
E TEST PER IL CONTROLLO QUALITÀ
DEL PROCESSO PRODUTTIVO



INDUSTRIA

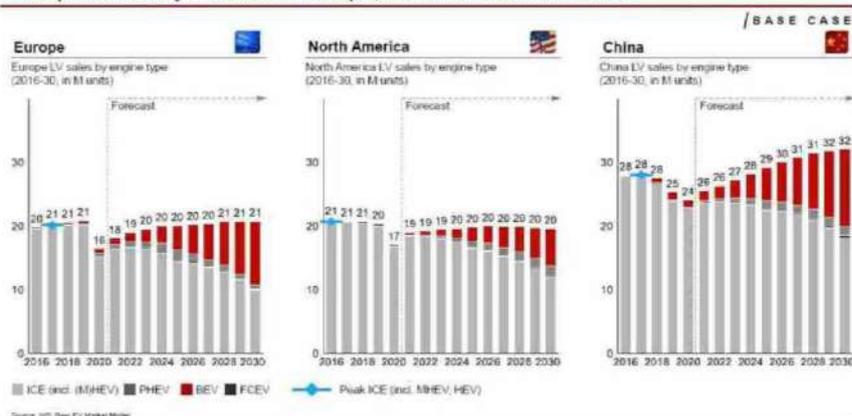
Alleanze e M&A: è questo il futuro dei componentisti auto italiani?

di Nicodemo Angi ♦ Crisi del diesel, elettrificazione, prevalenza del software a tutti i livelli, mancanza di skill: sono alcune delle sfide che deve affrontare l'automotive. Che nel 2020 ha perso 10 miliardi di cassa e ne ha chiesti 9 di prestiti. La soluzione? Fare sistema per ottenere volumi. Tra i campioni del comparto: Brembo, Sogefi, Landi Renzo, Streparava, Omr, Marelli, Adler, Dell'Orto. Ne parliamo con Bain

15 Agosto 2022

Seguendo la tendenza dei **costruttori**, che diventano sempre più grandi con le aggregazioni, «anche nel settore dei componentisti auto rimarranno poche aziende grandi e gli imprenditori/proprietari dovranno rinunciare ad una parte del loro orgoglio e pensare che è meglio avere il 10% di un'azienda grande che il 100% di una piccola destinata all'irrelevanza», spiega il partner di Bain **Gianluca Di Loreto**. «Notiamo che la situazione italiana è preoccupante perché manca un 'campione' nazionale di grandi dimensioni **che possa coordinare** le tante – e valide – realtà medio-piccole del nostro Paese. Di questo si dovrebbe occupare la politica ma noto che nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza si parla di automotive solo tramite l'automazione industriale. Il tempo è poco e il coronavirus non ha certo aiutato: nel 2020 l'automotive ha perso **10 miliardi di cassa e ha chiesto 9 miliardi di prestiti** in più rispetto all'anno precedente (fonte Osservatorio Cpi)».

ICE peak already reached in Europe, North America and China



Le proiezioni di Bain & Company riguardo il mix delle vendite dei Light Vehicle nello scenario intermedio (Base Case). La quota dei veicoli con motore a scoppio e ibridi viene progressivamente erosa soprattutto dalle auto elettriche a batteria (BEV)

Un settore un tempo eccellente nel diesel

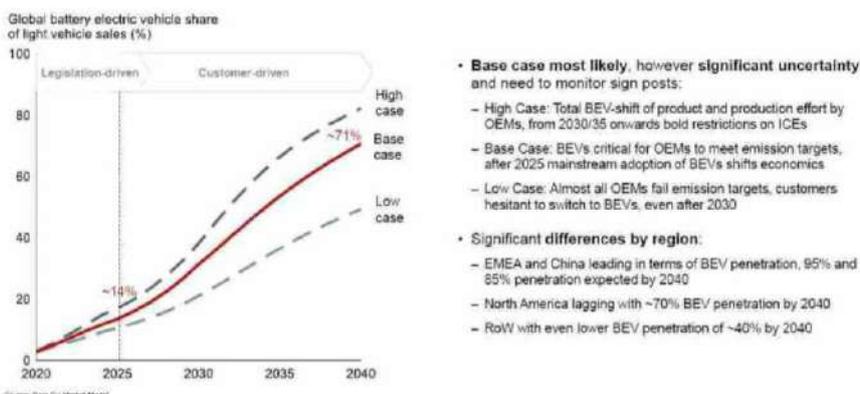


Pinza del freno Brembo montata su Ferrari 458 Italia

Il presupposto dal quale nasce la necessità che i componentisti auto si riposizionino e si aggregino è la futura larga diffusione dei veicoli elettrificati. Mentre i componentisti italiani esprimevano la loro eccellenza soprattutto nel diesel, dove potevano vantare un primato a livello mondiale. Ad oggi il circolante elettrico a batteria in Italia è minimo ma le immatricolazioni già risentono di questa tendenza: nel primo semestre 2021 le ibride sono state il 27,4%, le Plug-in il 4,7% e le auto elettriche un altro 4,7%. In pratica più di un terzo delle auto vendute in Italia da gennaio a giugno aveva a bordo elementi connessi alla trazione elettrica (motori, batterie, inverter e, per le elettriche e le Plug-in, caricabatterie; esiste poi tutta la filiera ad alta tensione di connettori, cavi e simili) che qualche componentista ha iniziato a produrre già da tempo. Se le ibride hanno un mix di componenti 'classici' e nuovi, le elettriche pure conserveranno però ben pochi dei componenti propri delle automobili convenzionali.

Il caso peggiore per il componentista auto impegnato nei settori tradizionali è quindi quello di un parco di automobili solo elettriche, uno scenario giudicato ineluttabile da diversi analisti. La necessità di pensare ora (potrebbe essere già tardi) al Nuovo Mondo elettrico viene per esempio dalla ricerca *Global Electric Vehicle Point of View* di Bain & Company che sostiene che le vendite dei *light vehicles* con il motore endotermico e le ibride mild hanno già raggiunto il loro picco nel 2017. Le stime danno immatricolazioni in risalita fino al 2030 (102 milioni di veicoli nuovi) ma il mix andrà progressivamente a penalizzare le auto convenzionali e le ibride mentre le auto a fuel cell, le Plug-in e, soprattutto, le elettriche sono date in grande aumento. Il loro tasso annuo composto di crescita fino al 2030 sarà infatti del 3%, 18% e 31% rispettivamente contro un - 1% delle altre tipologie.

Global BEV penetration likely 14% by 2025 and > 70% by 2040



La quota dei *light vehicles* elettrici nelle vendite, stimata del 14% nel 2025, è proiettata essere in rapida crescita ad opera della volontà dei consumatori più che da leve fiscali e di incentivo. Il punto di svolta dovrebbe essere intorno al 2026/26

L'automobile elettrificata sarà il new normal: ma gli italiani eccellono soprattutto nel diesel

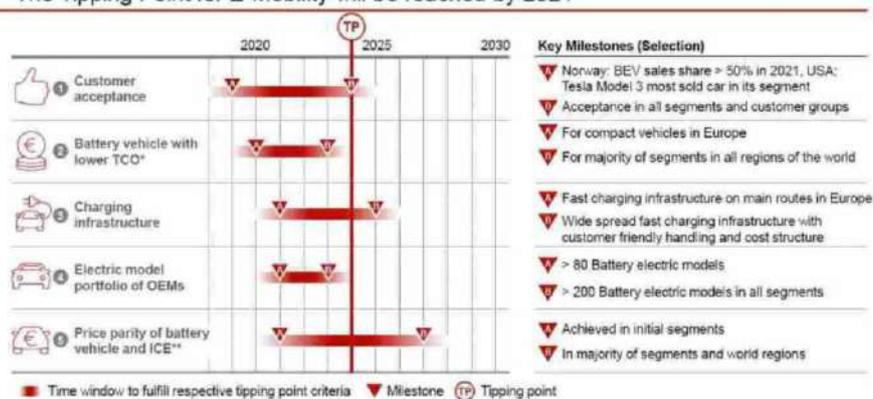


Le molle in fibra di vetro dalla Sogefi

Le automobili ibride Plug-in porteranno ancora per qualche tempo il testimone dei componenti tradizionali ma tanti segnali dicono che l'affermazione dei Battery Electric Vehicle, almeno nei mercati più maturi, sarà solo questione di tempo e i componentisti auto dovranno farsi trovare preparati. È sempre Bain a stimare che l'accettazione dei clienti per le auto elettriche, già data come acquisita in Norvegia quest'anno, avrà un punto di svolta (*tipping point*) nel 2024, quando varrà in generale. Per l'automotive nel suo complesso la strada appare quindi già segnata - basta pensare alla recente imponente iniziativa di Volkswagen verso le auto elettriche - e le stime di Bain indicano il 2025 come il momento nel quale le vendite delle auto a batteria aumenteranno per scelta degli automobilisti e non per l'influsso di regole e incentivi. Questo *tipping point* è lontano solo 4 anni, un periodo breve per i tempi dell'automotive, e quindi i componentisti auto dovranno pensare a riposizionarsi e aggregarsi per fronteggiare un cambiamento epocale.

Gianluca Di Loreto, che segue anche a livello Emea le iniziative sui componentisti auto, ci ha detto che «il ruolo dei componentisti auto attivi nelle parti meccaniche sta perdendo forza. In questo settore esistono contratti quinquennali a prezzi decrescenti per ogni anno e dopo i 5 anni non è per nulla scontato che il contratto venga rinnovato. In maniera simmetrica, componentisti auto che erano poco rilevanti ora vengono valorizzati di più: chi fa piccoli motori elettrici era poco significativo ma questi player oggi sono molto richiesti e oggetto di frequenti fusioni/acquisizioni». Fatti precisi, dunque, corroborati da annunci importanti: il Ceo di Mercedes-Benz **Ola Källenius** ha dichiarato, durante un evento online del 22 luglio, che «a far data dal 2025 le nuove architetture saranno soltanto 100% elettriche e i clienti avranno a disposizione versioni a batteria di ogni modello in gamma, con la prospettiva di vendere solo Bev entro il 2030 ovunque le condizioni di mercato lo consentano». Nella stessa occasione **Harald Wilhelm**, membro del Cda e Responsabile Finance & Controlling, ha parlato di una «allocazione del capitale spostata da Ev-first a Ev-only. Gli investimenti nei motori a combustione e nelle tecnologie ibride Plug-in saranno in diminuzione dell'80% tra il 2019 e il 2026».

The Tipping Point for E-Mobility will be reached by 2024



I punti di svolta per la mobilità elettrica sono ormai vicini e alcuni milestone sono stati già raggiunti. Parliamo dell'accettazione dei consumatori e del Costo Totale di Possesso

Il declino dei motori a combustione e la necessità di riposizionarsi



Un caricabatterie prodotto da Edn, azienda recentemente acquisita dal componentista auto Mta. Questa operazione ha dotato Mta di capacità produttive e ingegneristiche nel cruciale settore degli inverter e dei caricabatterie per veicoli elettrici

È sempre Harald Wilhelm di Mercedes a dire che «Metteremo sul mercato veicoli elettrificati più velocemente. Gli ibridi plug-in sono un tassello fondamentale nel passaggio verso un mondo carbon neutral, ma rimangono pur sempre una tecnologia di transizione». La prospettiva in diversi importanti mercati è quindi la vendita di veicoli leggeri esclusivamente a batteria, un punto di vista che mette i componentisti auto di fronte a scelte impegnative. Chi è già attivo nei componenti elettrici/elettronici è avvantaggiato e può diversificare il business verso i veicoli Bev. Mta, per esempio, essendo basata a Codogno ha risentito immediatamente della prima zona rossa imposta proprio a quella città durante la pandemia.

Il suo produrre componenti elettrici ed elettronici automotive le ha però consentito di riprendersi in fretta, chiudendo il 2020 con un calo del fatturato di solo il 3%. L'azienda produce strumentazioni a display e una miriade di componenti elettrici anche a 48 volt (adatti alle auto ibride) ma si sta riposizionando per il futuro. La recente acquisizione dell'80% di Edn, attiva

nel settore dei caricabatterie e degli inverter (convertono la corrente continua della batteria in quella alternata che alimenta i motori) la predispongono infatti favorevolmente sia per i veicoli ibridi Plug-in sia per quelli 100% elettrici. Chi è attivo nel settore della meccanica può, come suggerito da Di Loreto «valutare una strategia last man standing, basata su quei componenti imprescindibili come ammortizzatori, sospensioni, ruote, freni, filtri, componenti della climatizzazione (anche la temperatura delle batterie andrà controllata), trasmissioni, rivestimenti e simili».

Fare alleanze mirate



Produzione presso Landi Renzo

La questione del **reinventare una produzione** perché un'azienda possa continuare ad essere sostenibile è sempre più stringente. **Di Loreto** cita «fondatori o Ceo che pensano di dover riposizionare il business perché l'azienda possa proseguire le sue attività. È un processo che avevo già visto in altri settori e in questi ultimi 3 anni si è enfatizzato per l'automotive. I componentisti delle trasmissioni mi chiedono ad esempio: 'assali, giunti, ingranaggi saranno ancora richiesti o avremo 4 motori elettrici attaccati alle ruote?' Sono discussioni non facili perché negli ultimi 30 anni questo settore ha vissuto cambiamenti incrementali e non radicali come quelli odierni».

Un esempio di riposizionamento partito dall'interno che ha portato all'ingresso in settori promettenti può essere **Dell'Orto**, azienda a rischio perché con una produzione centrata sull'alimentazione dei motori endotermici: carburatori, iniezioni e componenti correlati. Nel 2011, mettendo a frutto l'esperienza nell'iniezione elettronica, è diventata fornitore unico della centralina e del software di gestione motori del campionato mondiale Moto3. Nel 2019 è diventata **Data Acquisition Partner** del campionato **Moto E**, applicazione *racing* in un campionato di motociclette elettriche. Si tratta di un monomarca con le moto di Energica e questo ha facilitato quindi nel 2020 l'accordo **Energica-Dell'Orto** per la produzione del powertrain elettrico Cemp, destinato a veicoli piccoli e medi e che segna l'ingresso di Dell'Orto nel settore della trazione elettrica.

La necessità di aggregarsi



Da sinistra Davide dell'Orto, Cto di Dell'Orto Spa, Gianpiero Testoni Cto di Energica, e Giuseppe Corcione, Amministratore Delegato di Reinova, in occasione dell'accordo di collaborazione fra le 3 società

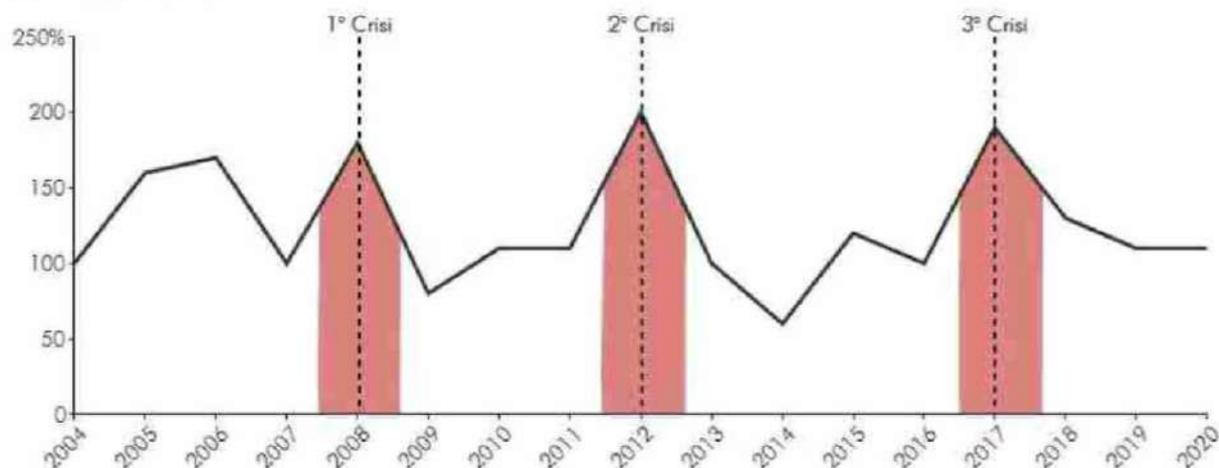
Gli Oem chiederanno quindi sempre meno componenti connessi ai motori a scoppio, che sono tantissimi comprendendo anche quelli connessi al trattamento dei gas di scarico. Ma a cambiare sono **anche i costruttori**: cosa che si riflette anche sui rapporti con i componentisti auto. «Se l'interlocutore di un componentista una volta era un singolo marchio o un insieme di 2/3 oggi può essere un grande gruppo con più di 10 brand. Se un componentista auto non fattura miliardi di euro rischia quindi di essere in difficoltà in una trattativa commerciale. In generale l'Italia è ben presente nel settore della meccanica, meno su quello dell'elettronica, settore nel quale primeggiano gli Stati Uniti e alcuni Paesi asiatici».

La situazione italiana risente anche della vendita di Magneti Marelli, un player globale che era presente in settori che stanno diventando di punta e la cui 'testa' è ormai fuori dall'Italia. Di Loreto sottolinea la necessità di coniugare l'agilità della piccola e media impresa italiana con il peso dei player internazionali. È interessante sapere che esistono **realità che possono**

raccordare e aiutare le iniziative delle imprese che vogliono riconvertirsi. Parliamo ad esempio di **Reinova** (di cui abbiamo scritto [qui](#)), nata ufficialmente il 10 luglio scorso, che è un'azienda attiva nella trazione elettrica come laboratorio test, certificatore, consulente d'ingegnerizzazione e anche incubatore d'impresa. **Reinova** fornirà ulteriore supporto tecnologico, d'ingegneria e di *testing* all'iniziativa di Energica e Dell'Orto.

Figura 7: Andamento storico dei deal M&A nel settore automotive - Focus Italia

Dati indicizzati al 2004

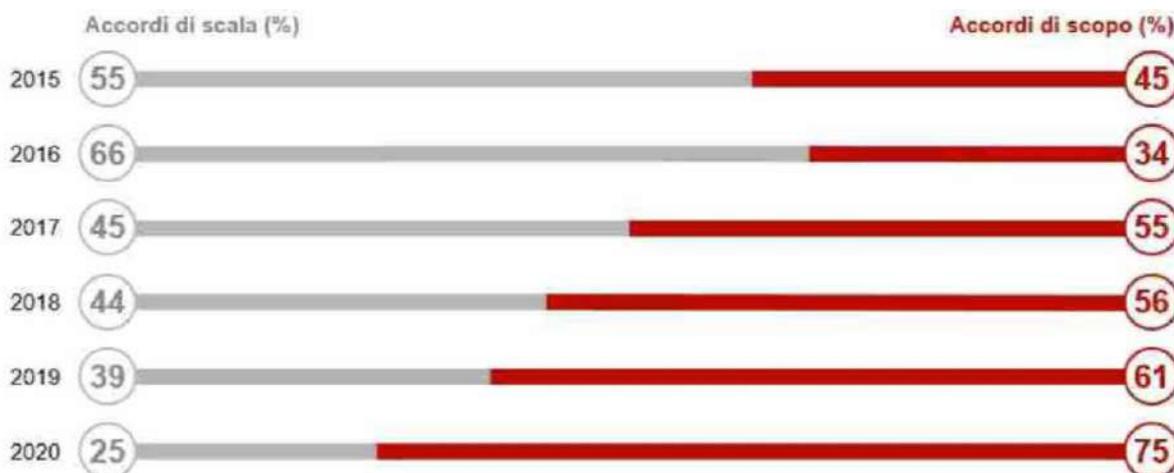


Fonte: Dealogic, Analisi Bain

Gli accordi di M&A tendono a salire di numero (numeri indice con base 2014) durante i periodi di difficoltà. In effetti nel 2020 il loro numero assoluto è stato allineato al 2019

M&A per governare i cambiamenti

Lo studio Bain Brief – *Automotive alla prova del cambiamento* cita come esempio l'industria informatica ed elettronica: è in rapida evoluzione e accelera i cicli di sviluppo attraverso le acquisizioni, abbreviando così i tempi per il lancio di un nuovo prodotto sul mercato. **Quando il cambiamento è rapido** – e quello dell'automotive lo è senza dubbio – una strategia in Mergers & Acquisitions può essere molto valida. Dalla ricerca si evince che le attività di M&A nell'automotive – sono state censite quelle sopra i 100 milioni di dollari di valore – hanno progressivamente cambiato finalità: se nel 2016 il 66% era finalizzato ad aumentare la scala della produzione, nel 2020 i **deal di scopo** (attuati per acquisire nuove competenze) sono arrivati al 75%, surclassando quelli di scala. «Questo», secondo Di Loreto, «è un chiaro segnale della necessità, per i player dell'automotive, di acquisire rapidamente capacità nuove». Un'azienda può ovviamente fare gli uni e gli altri, come fatto dal **gruppo Italiano Adler Pelzer**, attivo nella progettazione e produzione di sistemi per l'isolamento termico/acustico dei veicoli. Questa realtà di 70 stabilimenti, 11mila addetti e un giro d'affari di 1,4 miliardi nel 2019, ha nella primavera del 2021 acquisito il 73,25% delle azioni di **Sts Group**, operazione che consentirà di entrare nel settore dei manufatti in plastica rigidi (hard trim) semistrutturali o di carrozzeria.



Fonte: Dealogic, Analisi Bain & Company: operazioni M&A sopra i 100 M\$ di valore

In pochi anni la composizione degli accordi di M&A nel settore automotive si è invertita, passando dalla predominanza di quelli di scala, per consolidare un business esistente, a quelli di scopo, destinati a acquisire nuove competenze e/o diversificare la produzione

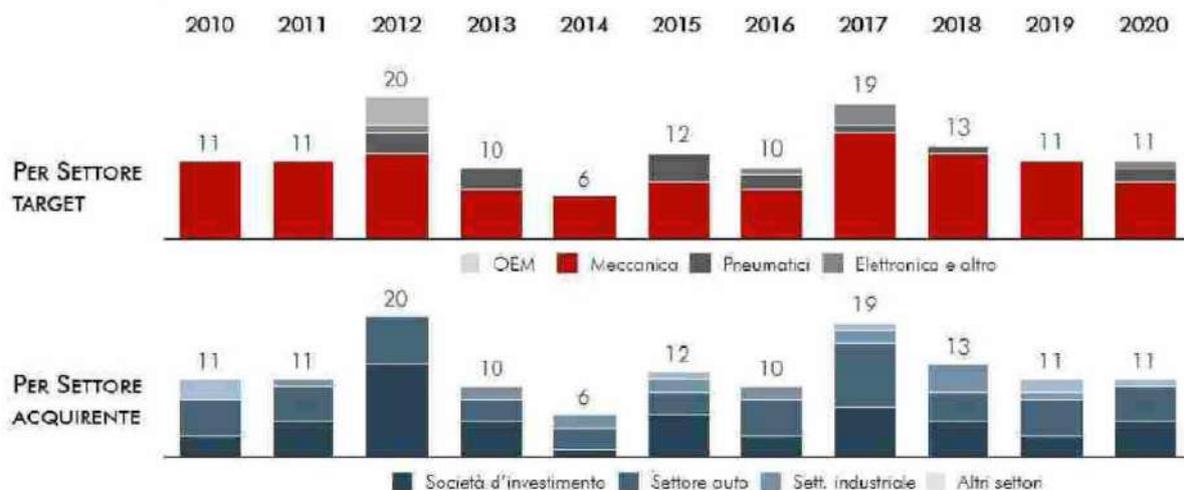


Un motore elettrico Yasa a flusso assiale. I rotori sottili e di grande diametro impediscono un regime di rotazione molto elevato ma danno una grande coppia. Il favorevolissimo rapporto volume/potenza ha convinto Ferrari ad adottarlo per le sue ibride e ha indotto Mercedes-Benz ad acquisire l'azienda

Una competenza nuova e strategica per il Gruppo, dato che questi componenti auto hanno **prospettive interessanti** perché in grado di contenere il peso dei veicoli a vantaggio dell'autonomia elettrica. Questo *deal di scopo* segue di poco quello di scala che ha portato **Adler Pelzer** ad acquisire la divisione Acoustics and Soft Trim (AST) dal colosso francese **Faurecia**. Il settore è lo stesso ma l'operazione permetterà sinergie nell'approvvigionamento e nell'integrazione verticale nei semilavorati. Il componentista auto che pensa di usare lo strumento delle M&A per crescere e/o acquisire nuove competenze può tenere a mente questa considerazione di Gianluca Di Loreto: «i periodi di crisi favoriscono le operazioni di fusione e acquisizione perché chi vende ha aspettative minori sul valore dell'operazione: in pochi mesi abbiamo effettuato diverse due diligence per player attivi nell'elettrificazione». Un esempio di operazione di scopo eseguita da un Oem è l'acquisizione, da parte di Mercedes-Benz, dello **specialista in motori elettrici ed elettronica Yasa**. L'azienda ha fornito a Ferrari i motori a flusso assiale per le sue ibride, come la nuova GTB 296 vista anche al Motor Valley Fest, e Mercedes-Benz pensa di usare questi motori per il marchio sportivo AMG. In questo modo l'Oem **acquisisce rapidamente competenze** nei motori elettrici ad alte prestazioni e controlla uno componentisti di un competitor.

Figura 8: Composizione delle operazioni di M&A - Focus Italia

Numero di transazioni



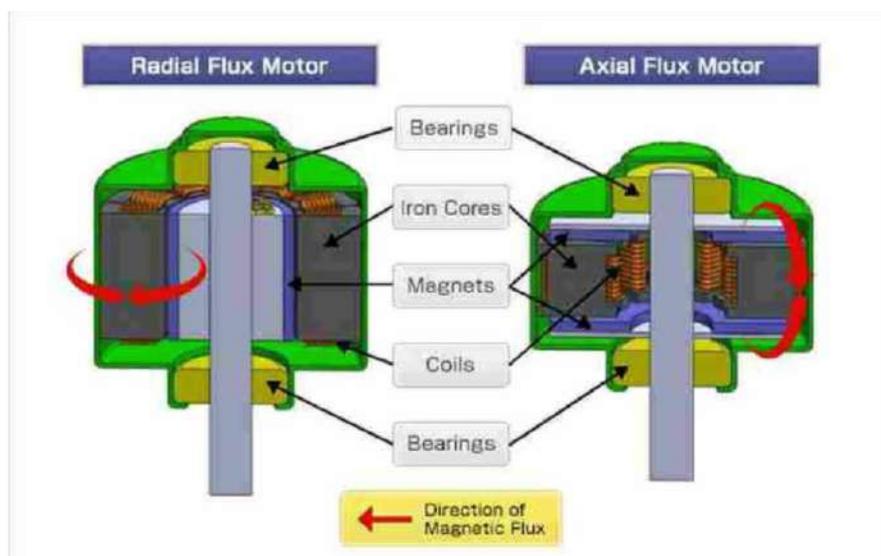
Fonte: Dealogic, Analisi Bain

Le operazioni di M&A nel settore automotive italiano sono ancora mediamente poco orientati ai settori più evoluti come l'elettronica

Nuove competenze anche nei settori tradizionali

Ai componentisti auto sono richieste nuove competenze che non riguardano solo le aree connesse alle disruption ma anche quelle tradizionali. È sempre Gianluca Di Loreto a dire che «ci capita di discutere se sia meglio a flusso assiale o radiale, cosa impensabile pochi anni fa. I motori elettrici sono controllabili in tutte le loro caratteristiche dal software e questo sta facendo avvicinare il mondo Hi-Tech a quello automotive, sfumando molto i confini». La rivoluzione elettrica, che già richiede competenze diverse ai componentisti auto, va quindi di pari passo con quella del software che «se fino a poco tempo fa era un componente come gli altri, per quanto sui generis, oggi è un abilitatore degli altri componenti».

A dirlo è ancora Di Loreto, che evidenzia come «ci siano ancora diversi componentisti auto che devono afferrare il fatto che il software è ormai imprescindibile e occorre tenerne in assoluto conto. In futuro anche un pezzo meccanico che prima era indipendente sarà dotato di software per dialogare con i sistemi delle automobili. Un esempio lampante: i freni elettroattuati, che devono avere un dialogo serrato con gli altri componenti dell'automobile, a partire dai powertrain elettrici, per mixare la frenata a rigenerazione con quella per attrito». Si tratta di sistemi frenanti che mettono in pressione il fluido idraulico mediante pompe elettriche controllate via software, con il sistema Brembo Brake by wire che prevede addirittura pinze posteriori ad azionamento totalmente elettrico tramite servomotori. Sono impianti molto sofisticati, importantissimi per i veicoli che frenano per attrito/ con rigenerazione e cruciali per quelli a guida autonoma.



A sinistra il motore a flusso radiale, a destra quello a flusso assiale. Bearings = cuscinetti, Iron cores = nuclei ferromagnetici, Magnets = magneti permanenti, Coils = avvolgimenti. Le frecce rosse indicano l'andamento del flusso magnetico

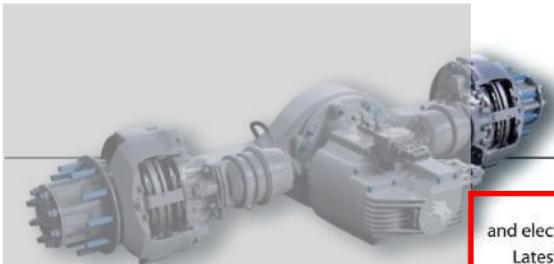
La “variabile software”, vincolo e opportunità per il componentista auto



Interno Streparava

«Il componentista auto sarà quindi coinvolto più ‘a monte’ rispetto a prima proprio perché il suo componente avrà anche un software che dialogherà con quello dell’automobile», spiega Di Loreto, che evidenzia che «questo implica, a cascata, molta attenzione alla *cybersecurity*, un problema che l’industria dell’aviazione ha affrontato diverso tempo addietro». Gli Oem che hanno preso coscienza del problema assumono specialisti software – Mercedes ha programmato **3.000 assunzioni** per il suo sistema operativo Mb.OS – e **lo stesso dovranno fare** anche i componentisti auto, a maggior ragione ora che le automobili stanno per diventare **software e Big Data** centriche (ne abbiamo parlato qui).

La futura guida autonoma ma già oggi i powertrain elettrici, ‘nativi digitali’, e i sistemi avanzati di assistenza alla guida, gli **Adas**, necessitano di un controllo veloce e rigoroso dei vari domini dell’automobile (**powertrain, telaio, freni, sterzo, connettività**) e la gestione di grandi volumi di dati, necessità che spingono verso un controllo centralizzato. Questo, secondo Gianluca di Loreto, “costringerà i componentisti auto a interagire con i Costruttori sin dalle fasi iniziali di progettazione del prodotto, il cui software **dovrà essere integrato** con quello proprietario del veicolo. Da un lato questo potrebbe aumentare il potere dei Gruppi nei riguardi dei componentisti ma dall’altro i fornitori che sapranno davvero garantire questa integrazione, inizialmente non molti, saranno avvantaggiati”.



14Xe axle from Meritor

MERITOR

Troy, Michigan, USA
www.meritor.com

In May this year, Meritor, a US-based supplier of drivetrain and electrified powertrain components, announced that it was to purchase Siemens Commercial Vehicles Electric Propulsion business. The deal was valued at about \$190 million.

Speaking about the acquisition, Chris Villavarayan, Meritor's CEO, said: "The Siemens Commercial Vehicles business offers capabilities and technology that will enhance our ability to offer superior electric solutions to the global commercial vehicle market."

Almost immediately following the deal with Siemens, Meritor revealed that its shareholders had voted to approve the purchase of the company by Cummins (the deal was completed in August). Villavarayan noted that the buyout would allow Meritor to accelerate development of its electrified power solutions.

The Meritor electrified product portfolio includes the 14Xe powertrain. The company has now produced about 300 units at the Asheville and Forest City, North Carolina plants. The 14Xe is available as a single or tandem electric powertrain. Derived from the 14X, the electrified powertrain retains the same mounting points as other powertrain components. Motors, transmissions, gearing, brakes, wheel ends and housings can be adapted to suit customer requirements.

Also this year, Meritor released the fourth generation of its Power Control and Accessory System (PCAS). The result of 1.7 million miles of testing and 10 years of production, the system provides 'intelligent electrification', delivering power where needed and control over sub-systems and accessories.

MTA

Codogno, Italy
www.mta.it

MTA is an Italian company which designs and manufactures a series of electronic components, including: fuses; fuse holders; power distribution units; battery junction boxes and connectors for applications ranging from 48 V to 850 V; dashboards and displays;

and electronic control units.

Latest developments for high-voltage heavy-duty applications include a modular PDU with integrated passive cooling systems. The unit is said to be adaptable to a variety of platforms. Constructed from aluminium plates with an internal resin layer, the unit delivers ingress protection and electrical insulation.

The company also offers a series of PDUs with integrated electronic components which can manage communications protocols for electric recharging stations, including an Aux PDU, a Front PDU and rear junction box. All feature a 12 V safety circuit, while rear junction boxes include an additional safety circuit that interrupts power flow when the cover is opened.

PANASONIC CORPORATION

Kadoma, Osaka, Japan
www.panasonic.com

Panasonic Corporation is a leading manufacturer of batteries and related systems used in pure electric and hybrid powertrains for a series of vehicle types.

In October 2021, the company announced that it had introduced a pure hydrogen fuel cell generator for commercial customers in the Japanese market. Launched under the brand name H₂ Kibou (where 'kibou' is the Japanese word for 'hope', which relates to the company's zero-carbon plans) the 5 kW generator uses a common stack unit which can achieve an efficiency rating of up to 56%. Including heat recovery, the generator can achieve an efficiency rating of up to 95%.

While the polymer electrolyte generator delivers considerably more than the typical household unit (700 W), power output can be scaled up by connecting multiple generators together. Each unit weighs 205 kg.

Panasonic H₂ Kibou pure hydrogen fuel cell generator



ELECTRIFICATION YEARBOOK 2022 **NPP NEW POWER PROGRESS**



PMB electric motor from PMP Industries

PMP INDUSTRIES

Coseano (UD), Italy
www.pmp-industries.com

PMP Industries integrates advanced technology in mechanical, hydraulic and electrical transmissions, delivering solutions for use across multiple sectors, including construction, material handling, earth moving, agriculture and forest management.

In addition, the company designs and manufactures electric traction systems using PMS Series gearboxes, an industry standard on electric forklifts and tractors.

To support this, PMP has developed high-speed integrated electric motors. With speeds of up to 10,000 rpm, these feature a low copper content and low noise levels. Compact solutions integrate the motor control system, with speed sensors and several other new functions.

Some of the latest introductions from PMP Industries include integrated electric transmission solutions using electric motors and controllers. The DigiMix control system adds advanced functionality to transit mixer systems, while also including IoT features. These units can be incorporated without major modifications to the vehicle, while supporting operator control with a full instrument control panel.

ROLLS-ROYCE POWER SYSTEMS

Friedrichshafen, Germany
www.mtu-solutions.com

Electric and hybrid systems play an important role in achieving net zero carbon at Rolls-Royce Power Systems. Mtu battery storage solutions with up to 60 MWh capacity for such applications as stabilising power grids now



Radio 24 Programmi Palinsesto Podcast Il meglio di Podcast originali Iniziative speciali

VOCI DI IMPRESA — 17/09/2022

Mta, componenti per automotive made in Codogno

Era il 1954 quando, a Codogno, Antonio Falchetti avviò la produzione di fusibili per ascensori...



Antonio Falchetti

Era il 1954 quando, a Codogno, **Antonio Falchetti** avviò la produzione di fusibili per ascensori. Oggi il **gruppo Mta**, diretto da un altro **Antonio Falchetti** (*nipote del fondatore*) è una multinazionale che produce componenti per automotive (in particolare fusibili e valvole elettriche). Una storia di famiglia e di impresa saldamente legata alle proprie origini dalle quali, nel tempo, ha saputo trarre linfa e stimoli per la crescita. Antonio Falchetti ripercorre questa trama di vita e di lavoro.



MTA cresce all'estero, in costruzione il secondo stabilimento in Marocco

[Home](#) / [Gruppo CDP](#) / [Media](#) / [News](#) / MTA cresce all'estero, in costruzione il secondo stabilimento in Marocco

Sviluppo occupazionale e investimenti verdi grazie a 10 milioni da CDP

19 ottobre 2022

Condividi



Finanziare i progetti di investimento di imprese italiane nei **mercati emergenti**. È uno degli strumenti di **CDP** per favorire lo **sviluppo sostenibile su scala globale**. L'ultimo beneficiario è stata **MTA**, azienda che produce componenti elettronici ed elettrici per automobili, motocicli e macchine agricole e movimento terra.

MTA è stata fondata nel 1954 a Codogno (Lodi) e attualmente il gruppo conta circa 240 milioni di fatturato con **1.700 dipendenti** impiegati nei **nove stabilimenti** tra Italia, Slovacchia, Brasile, Messico, India, Cina e Marocco.

CDP finanzia con **10 milioni** proprio la **costruzione di un secondo stabilimento in Marocco** per accrescere la capacità produttiva destinata al mercato EMEA (Europa, Medio Oriente e Africa). L'investimento genererà **impatti positivi in termini occupazionali e ambientali** con:

- l'**aumento del 10% del personale**, di cui circa il 40% donne e il 30% giovani, che beneficeranno di corsi di formazione ad hoc
- la **riduzione del 10% dei consumi energetici**, grazie a macchinari innovativi
- l'efficiamento degli scarti di produzione
- l'installazione di **pannelli fotovoltaici** che copriranno la maggior parte del fabbisogno energetico dell'impianto.

L'apertura del nuovo impianto rafforzerà la proiezione internazionale di MTA e favorirà l'**occupazione di giovani e donne**, che rappresenta un tema chiave per lo sviluppo di lungo termine del Marocco.

CODOGNO Il gruppo ha già incassato un riconoscimento di qualità

Mezzi per agricoltura e giardinaggio, l'eccellenza **Mta** in mostra a Bologna

■ L'eccellenza lodigiana in mostra all'Eima, l'Esposizione internazionale di macchine per l'agricoltura e il giardinaggio, la Fiera della meccanizzazione agricola che si tiene a Bologna dal 9 al 13 novembre. Tra gli altri sarà presente il gruppo codognese **Mta**, con la società controllata Edn. E prima ancora dell'inizio della manifestazione, **Mta** porta già nel Lodigiano il primo riconoscimento di qualità con la Segnalazione Eima 2022 per Agri Sic, il sistema Human-to-Machine Interface sviluppato nello specifico per applicazioni off-highway (per veicoli che non possono circolare in autostrada) in grado di gestire e controllare con un'unica unità centrale intelligente il quadro di bordo e il display presente in cabina. La Segnalazione Eima viene assegnata nell'ambito della fiera alle società espositrici che portino pro-



L'azienda **Mta** di Codogno sarà fra le protagoniste della Fiera della meccanizzazione agricola che si svolgerà a Bologna dal 9 al 13 novembre

dotti o dispositivi che presentano perfezionamenti originali rispetto a prodotti già costruiti o brevettati, certificandone quindi la qualità e lo step successivo che contribuiscono a raggiungere in termini di efficienza delle macchine. ■

An. Ba.

TRANSIZIONE ECOLOGICA Impegni per il settore dell'automotive**Guidesi a Lipsia
per l'alleanza
tra le regioni**

■ Accompagnare la transizione dell'automotive per evitare pesanti ripercussioni economiche in un settore già in difficoltà. È l'obiettivo dell' "Alleanza delle regioni dell'automotive", costituita giovedì scorso a Lipsia e della quale fa parte anche la Lombardia, sul territorio della quale operano oltre mille aziende tra cui le lodigiane **MTA**, Audio Ohm e Italtergi di Codogno, la Cebi di Borgo San Giovanni, la General Ricambi di Castiglione, l' Aj-Ba di Ospedaletto. Il manifesto, tra gli altri punti, richiama l'attenzione sul ruolo che potrebbero avere i combustibili rinnovabili e a basso contenuto carbonico, sugli obiettivi di miglioramento climatico previsti nell'Agenda 2030, sulla rimodulazione di contenuti e tempistiche del pacchetto climatico della Commissione europea che prevede anche lo stop commerciale dal 2035 di auto a benzina e diesel. «In particolare – spiega l'as-



L'assessore regionale Guido Guidesi all'incontro che si è tenuto a Lipsia

sessore regionale allo Sviluppo economico Guido Guidesi, presente all'incontro di Lipsia - chiediamo un meccanismo europeo a sostegno di una transizione giusta ed equa delle produzioni industriali del settore automotive, ben tenendo in considerazione gli effetti sui distretti produttivi nelle regioni. Lo diciamo con forza: sull'altare della transizione non possiamo sacrificare compe-

tenze e capacità». Le regioni che hanno siglato l'alleanza sono Sassonia, Baden-Württemberg, Baviera, Sassonia-Anhalt e Saarland per la Germania; Valencia, Navarra, Andalusia e Castiglia e León per la Spagna; Grand Est, Borgogna-Francia-Coté per la Francia; Lombardia, Piemonte, Abruzzo, Basilicata e Molise per l'Italia; Trnava e Kosice per la Slovacchia. ■



Zucchetti si conferma “regina” dei fatturati: l’anno scorso superata quota 1 miliardo

La presentazione del dossier Top 200, redatto dal Centro Studi Assolombarda insieme alla società di consulenza PwC e a «Il Cittadino»

[Andrea Bagatta](#)



Il pubblico alla presentazione del dossier economico Top 200

Zucchetti Group si conferma al vertice della classifica economica del territorio. Nel dossier Top 200 redatto dal Centro Studi Assolombarda insieme alla società di consulenza PwC e a Il Cittadino il gradino più alto del podio delle prime aziende lodigiane per fatturato è occupato dal gruppo lodigiano dell’informatica, che ha superato nel 2021 il miliardo di euro di fatturato. Dietro a Zucchetti figurano due realtà storiche della chimica del territorio come Sasol Italy Spa di Terranova de Passerini e il gruppo Sodalis di Lodi Vecchio. Completano al top ten in quarta posizione

Sipcam Oxon di Lodi, quinta il gruppo Itelyum di Pieve Fissiraga, sesta Aperam Italy di Massalengo, settima A.F. Logistics di Lodi, ottava Ibsa Farmaceutici di Lodi, nona **Mta** di Codogno, decima Inovyn Produzione Italia di Tavazzano con Villavesco.

▶ 00:00 / 00:00 Dossier Top 200, intervista a Pandini di Assolombarda. Video di Lucia Macchioni ◀

La classifica completa delle prime 200 aziende della Provincia di Lodi è contenuta, con dati, analisi e un focus sulla sostenibilità sociale d'impresa, nel dossier Top 200, in distribuzione venerdì 2 dicembre con Il Cittadino.

▶ 00:00 / 00:00 Dossier Top 200 L, intervento del sindaco Andrea Furegato. Video di Lucia Macchioni ◀

Gli indicatori economici del territorio e le prospettive di sviluppo sono descritti in questi minuti all'Auditorium Tiziano Zalli nel corso dell'evento di presentazione del dossier Top 200, cui partecipano numerosi imprenditori lodigiani, i rappresentanti delle associazioni di categoria, le autorità civili e militari di Lodi. La serata si è aperta con i saluti istituzionali del sindaco di Lodi, Andrea Furegato, del presidente della Provincia di Lodi, Fabrizio Santantonio, dell'assessore al territorio e alla protezione civile di Regione Lombardia, Pietro Foroni, del prefetto di Lodi Enrico Roccatagliata. Grande attenzione da parte del pubblico per il dettaglio, i numeri e i dati presentati dal direttore del Centro Studi di Studi Assolombarda Valeria Negri e a seguire la ricerca sui temi sociali ed Esg da Gaia Giussani, partner Pwc. A seguire la tavola rotonda "Lodi, territorio responsabile", con la partecipazione di Massimo Ceriotti (Fondazione Sodalitas), Fabio Chierico (partner Pwc Italia), Paolo Landi (presidente Fondazione Casa della comunità), Fulvio Pandini (presidente della sede di Lodi di Assolombarda), Lorenzo Rinaldi (direttore «il Cittadino»), Marco Giorgio Valori (responsabile commerciale Direzione territoriale Lodi del gruppo Banco Bpm). Conclusioni affidate ad Alessandro Spada, presidente di Assolombarda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TOP 200 Ieri la presentazione del dossier de «il Cittadino» e Assolombarda

Zucchetti si riconferma la regina dei fatturati in provincia di Lodi: superata quota 1 miliardo

Il colosso informatico chiude il 2021 a 1,2 miliardi di euro (975 milioni a fine 2020). Al secondo posto della speciale classifica una new entry: Sasol di Terranova (963 milioni di euro). Sul podio anche Sodalis di Lodi Vecchio (620 milioni). Il 2021 è stato un anno di forte crescita per l'economia locale: il fatturato complessivo delle prime 200 aziende della provincia di Lodi oltrepassa i 10 miliardi di euro, in crescita di 2,4 miliardi sul 2020 ■ alle pagine 2 e 3 e nell'insero



La presentazione ieri sera nell'auditorium della Bipielle del dossier economico focalizzato sui fatturati delle aziende Borella



TOP 200 Ieri sera la presentazione del rapporto curato da Assolombarda e da "il Cittadino"

Le eccellenze dell'economia: Zucchetti vola oltre 1 miliardo

La classifica con le aziende lodigiane più importanti: il 2021 è stato un anno di forte crescita, fatturato globale sopra i 10 miliardi

di **Andrea Bagatta**

Zucchetti Group si conferma al vertice della classifica economica del territorio. Nel dossier Top 200 redatto dal Centro Studi Assolombarda insieme alla società di consulenza PwC e a "il Cittadino", con la collaborazione di Banco Bpm, il gradino più alto del podio delle prime aziende lodigiane per fatturato è occupato dal gruppo lodigiano dell'informatica.

La ricerca è stata presentata ieri sera all'Auditorium Tiziano Zalli di Banca Popolare di Lodi nel corso del tradizionale evento di presentazione. La serata, cui hanno partecipato molti imprenditori del territorio, i rappresentanti delle associazioni di categoria, le autorità civili e militari, si è aperta con i saluti istituzionali del sindaco di Lodi, **Andrea Furegato**, del presidente della Provincia di Lodi, **Fabrizio Santantonio**, dell'assessore al territorio e alla protezione civile di Regione Lombardia, **Pietro Foroni**, e del prefetto di Lodi **Enrico Roccatagliata**.

La classifica

A svelare la top ten delle 200 aziende lodigiane più performanti in termini di fatturato è stata **Valeria Negri**, direttrice del Centro Studi Assolombarda. Dietro a Zucchetti figurano due realtà storiche della chimica del territorio come Sasol Italy Spa di Terranova de Passerini e il gruppo Sodalìs di Lodi Vecchio. Completano al top ten in quarta posizione Sipcam Oxon di Lodi, quinta il gruppo Itelyum di Pieve Fissiraga, sesta Aperam Italy di Massalengo, settima A.F. Logistics di Lodi, ottava Ibsa Farmaceutici di Lodi, nona **Mta** di Codogno, decima Inovyn Produzione Italia di Tavazzano con Villavesco.

«Il dato rilevante è che Zucchetti

ha superato abbondantemente il miliardo di fatturato, mentre nel 2017 la prima in graduatoria aveva un fatturato di 630 milioni - ha spiegato Valeria Negri -. La 200esima in classifica oggi ha un fatturato di 7 milioni di euro, nel 2017 era di 5,9 milioni. È una classifica che indica la crescita del territorio: il fatturato aggregato delle 200 imprese valeva 7 miliardi cinque anni fa, oggi è a 10,2 miliardi di euro». L'economia lodigiana misurata dalle aziende Top è in salute: la crescita annua è stata di +7,3 per cento. «Crescono anche le imprese in utile, l'89 per cento rispetto all'82 per cento dell'anno scorso - ha spiegato Valeria Negri -. Il Roe mediano è del 9,5 per cento in crescita sul 2020 quando fu 6,7 per cento».

Gli altri indicatori

Rispetto al 2022, il 70 per cento delle imprese conta di chiudere anche quest'anno con ricavi in crescita, dato più positivo delle attese. Gli ostacoli sono quelli noti: le tensioni sulle materie prime e l'aumento dell'energia, ma anche il reperimento delle figure professionali adeguate, mentre non costituisce un problema il rallentamento della domanda. Rispetto al 2023, le stesse imprese però temono molto un calo della domanda di mercato. Nella fotografia del territorio è molto forte l'occupazione, con un tasso al 68 per cento, il più alto tra le province lombarde. Preoccupano però la differenza di genere con un divario di 16 punti tra occupazione maschile e femminile, rispetto ai 13 della Lombardia, i neet, i giovani che non lavorano e non studiano, al 21 per cento, meglio della media italiana (23 per cento), ma peggio della Lombardia (17,4 per cento), e l'invecchiamento della popolazione, con l'indice di dipendenza degli anziani al 34,4 per cento, mentre 20 anni fa era al 26,6 per cento. Sul fronte dell'inclusione sociale, il 32,8 per cento delle famiglie vive con un reddito inferiore a 15mila euro. Il 55 per cento delle imprese si integra e parla con il mondo no profit, particolarmente numeroso nel Lodigiano con 1400 enti.

L'intervento del presidente Spada

La conclusione della serata ha visto l'intervento del presidente di Assolombarda **Alessandro Spada**. «Il fatturato delle aziende Top in forte crescita in cinque anni dimostra la capacità e la resilienza di queste imprese - ha detto il presidente -. La sfida dei prossimi anni, passata la contingenza del momento, è quella dell'incontro tra domanda e offerta di lavoro, è un tema che ci preoccupa molto, e su cui molto c'è da fare. C'è anche un tema di incentivazione salariale per i giovani, e noi abbiamo proposto una tassazione al 5 per cento per gli under 35 proprio per poterli attrarre nel mondo del lavoro». Il presidente non si è sottratto dal giudizio sulla manovra di bilancio del Governo: «Difficile dare giudizi perché il Governo è appena insediato e la coperta è corta - ha concluso il presidente -. Certo ci aspettiamo in futuro scelte più coraggiose: sul taglio del cuneo fiscale ci aspettavamo di più, perché l'inflazione erode i salari e mettere in tasca ai lavoratori un po' di risorse sarebbe stato meglio, saremmo stati più netti sul reddito di cittadinanza, non nella parte di sussistenza ma sulle politiche attive del lavoro che non hanno funzionato, e poi preoccupa l'inverno demografico. Molto deludente la parte su Industria 4.0 che è un po' abbandonata, molto bene invece il supporto alla crisi energetica».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Zucchetti ha superato il miliardo di fatturato, nel 2017 la prima in graduatoria aveva un fatturato di 630 milioni



Crescono anche le imprese in utile, l'89 per cento rispetto all'82 per cento dell'anno scorso



Il fatturato delle aziende Top in forte crescita in cinque anni dimostra la capacità e la resilienza di queste imprese



Alcuni momenti della presentazione del Top 200 moderata dalla giornalista Valentina Bendicenti di Sky Tg24, a destra nella foto in alto
Foto Borella



Alessandro Spada



Il prefetto Roccatagliata



Fabio Chierico (Pwc)



Gaia Giussani (Pwc)



Massimo Ceriotti



Pietro Foroni



Valeria Negri



Lorenzo Rinaldi



Marco Giorgio Valori



Il sindaco Furegato



Paolo Landi



Fulvio Pandini



Fabrizio Santantonio

TOP200 LA CLASSIFICA

VENERDÌ 2 DICEMBRE 2022 | CI

LA LEGENDA Classifica redatta sui bilanci disponibili nella banca dati Aida di Bureau Van Dijk al 30 novembre 2021

Tutti i "numeri delle Top 200: vi spiegiano come leggerli

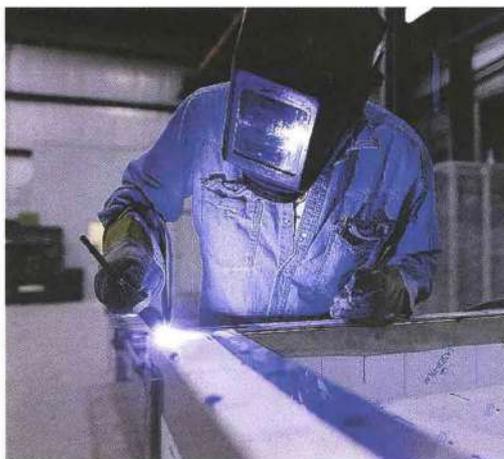
La classifica **Top 200** giunge quest'anno alla sua quinta edizione. L'analisi, condotta da Assolombarda in partnership con PwC, include le prime 200 aziende di Lodi ordinate per fatturato. Per redigere la classifica sono stati elaborati i bilanci 2021 disponibili nella banca dati Aida di Bureau Van Dijk al 3 novembre 2022, selezionando quelli delle imprese attive con sede legale e/o operativa nella provincia di Lodi e appartenenti ai settori dell'industria, dei servizi non finanziari e del commercio.

In base alla disponibilità nella banca dati, i bilanci presi in considerazione sono di tipo consolidato (se l'azienda che consolida ha sede nella provincia), ordinario o abbreviato. In caso di disponibilità del bilancio consolidato di gruppo, nella

classifica rientra solo quest'ultimo e sono esclusi di conseguenza quelli delle singole società partecipate.

Il criterio che ordina la classifica è il fatturato 2021, ovvero la somma delle voci 'ricavi delle vendite e prestazioni' e 'altri ricavi e proventi' del conto economico.

La classifica si arricchisce poi di ulteriori informazioni, riferite all'anagrafica, alla redditività e alla posizione finanziaria dell'azienda. Anche quest'anno, oltre alla classifica **Top 200** per fatturato, è presente la classifica delle prime 50 aziende ordinate per EBIT in percentuale sul fatturato. Inoltre, viene analizzato l'indicatore di indebitamento che misura la posizione finanziaria netta in rapporto al patrimonio netto.



Il glossario

EBIT (in % sul fatturato): acronimo di *Earnings Before Interest and Taxes*, segnala la capacità di un'impresa di generare reddito dalle operazioni svolte nel corso dell'esercizio, escludendo l'aspetto fiscale e la struttura del capitale. È dato dal reddito prima della somma algebrica delle gestioni finanziaria e straordinaria, nonché delle imposte sul reddito. L'indicatore è calcolato in

percentuale sul fatturato.

Posizione finanziaria netta/Patrimonio netto: misura il grado di dipendenza finanziaria da terzi ed è dato dal rapporto tra i debiti finanziari al netto delle disponibilità liquide e il patrimonio netto dell'azienda.

ROE (in %): acronimo di *Return On Equity*, è l'indice di redditività del capitale proprio e si ottiene dividendo il risultato di esercizio per il patrimonio netto.

Reddito di esercizio: utile o perdita di esercizio, è la performance reddituale complessiva dell'impresa ed è calcolata come differenza tra ricavi e costi totali. È il risultato che si ottiene sottraendo al valore della produzione complessivo i costi di produzione, i risultati delle gestioni finanziaria e straordinaria e le imposte sul reddito.

Sede: è il comune presso il quale l'azienda ha la propria sede legale e, in alternativa, quella operativa. In caso di più sedi all'interno della provincia, in classifica viene riportato il comune della sede legale.

Bilancio: indica la tipologia di bilancio considerato. "C" sta per consolidato, "O" per ordinario, "A" per abbreviato. Ove è riportato "IAS", si tratta di un bilancio redatto secondo i principi internazionali IAS/IFRS.

Settore: rappresenta il comparto in cui opera principalmente l'azienda, individuato in base alla classificazione delle attività produttive ATECO 2007 a livello 2 digit. In caso di holding, il settore è quello che rappresenta la quota maggiore di fatturato sul totale dell'attività delle partecipate.

Macrosettore: è la classificazione dei settori in categorie più ampie: 1) Industria, 2) Servizi, 3) Commercio. ■

TOP200LA CLASSIFICA

Bilancio: C=consolidato; O=ordinario Macrosettore: 1=industria; 2= servizi; 3=commercio										
Posiz.	Denominazione azienda	Fatturato 2021 €	EBIT % su fatturato	PFN/ Patrimonio Netto 2021	ROE 2021 %	Reddito d'esercizio 2021 €	Sede (Comune)	Bilancio	Settore	Macro settore
1	Zucchetti Group Spa	1.277.227.000	12,74	0,16	18,02	112.484.000	Lodi	C	Attività informatiche	2
2	Sasol Italy Spa	963.029.590	6,06	0,10	16,42	31.489.917	Terranova dei Passerini	C	Chimica e affini	1
3	Sodalis Srl	620.438.136	8,32	0,13	3,82	37.324.218	Lodi Vecchio	C	Chimica e affini	1
4	Sipcam Oxon Spa	561.676.824	8,39	0,20	15,36	44.714.225	Lodi	C	Chimica e affini	1
5	Gruppo Itelyum ***	480.900.000	0,64	-0,21	-6,94	-21.500.000	Pieve Fissiraga	C	Chimica e affini	1
6	Aperam Stainless Services & Solutions Italy Srl	360.460.990	9,48	-0,70	72,10	25.641.985	Massalengo	O	Prodotti in metallo	1
7	A.F. Logistics Spa	258.448.850	8,83	0,15	12,07	19.235.877	Lodi	C	Trasporti e logistica	2
8	Ibsa Farmaceutici Italia Srl	256.175.000	13,60	0,29	31,64	26.872.000	Lodi	O	Farmaceutica	1
9	Mta Spa*	246.598.452	6,48	0,17	12,78	16.922.560	Codogno	C	Automotive	1
10	Inovyn Produzione Italia Spa	175.546.076	-17,16	0,67	-89,49	-28.556.208	Tavazzano con Villavesco	O	Chimica e affini	1
11	Unilever Italia Manufacturing Srl	158.847.687	9,20	0,00	5,04	13.086.391	Casalpusterlengo	O	Chimica e affini	1
12	Poligof Spa	152.284.000	4,65	0,83	14,00	5.419.000	Pieve Fissiraga	C-IAS	Gomma-plastica	1
13	Ferrari Giovanni Industria Caseria Spa	145.826.592	1,33	2,29	4,05	909.989	Ossago Lodigiano	O	Alimentari e bevande	1
14	Guardamiglio Srl	138.157.267	42,07	-0,03	77,66	5.966.882	Ospedaletto Lodigiano	O	Commercio all'ingrosso	3
15	Alisco Italia Srl	134.211.576	13,09	-0,08	10,54	12.774.929	Merlino	C	Servizi specializzati	2
16	Gritti Energia Srl	124.451.711	1,38	0,49	12,86	1.553.522	Lodi	O	Utilities	1
17	Formec Biffi Spa	108.248.047	1,45	-0,15	4,44	1.176.777	San Rocco al Porto	O	Alimentari e bevande	1
18	Eurodifarm Srl	81.670.713	4,03	0,00	10,54	2.458.503	Casalmalocco	O	Trasporti e logistica	2
19	Technogenetics Spa	78.852.615	n.d.	0,20	17,30	8.563.607	Lodi	O	Chimica e affini	1
20	Condevo Spa	78.457.412	8,44	0,60	21,38	5.273.857	Marudo	O	Prodotti in metallo	1
21	L'Erborario Società Benefit Srl	77.620.320	13,37	-0,52	3,49	9.732.714	Lodi	O	Chimica e affini	1
22	Polenghi Group Spa	76.766.122	-0,05	0,40	0,35	115.199	San Rocco al Porto	C	Alimentari e bevande	1
23	Deborah Group Srl	74.471.250	6,93	0,01	4,30	4.513.706	Lodi Vecchio	O	Chimica e affini	1
24	Lazzari Spa	66.939.688	0,49	-0,14	1,28	120.755	Lodi	C	Commercio all'ingrosso	3
25	Angelini Beauty Spa	65.086.927	1,38	0,00	1,07	648.735	Lodi	O	Chimica e affini	1
26	Safin Spa	64.478.494	9,71	0,09	9,79	3.177.529	San'Angelo Lodigiano	C	Attività immobiliari	2
27	Trelleborg Coated Systems Italy Spa	62.086.365	3,97	0,00	2,04	1.942.592	Lodi Vecchio	O	Gomma-plastica	1
28	Ges.car. Srl	57.679.231	4,34	0,01	65,15	1.753.291	Ospedaletto Lodigiano	O	Alimentari e bevande	1
29	Secondlife Srl	55.313.000	3,18	0,75	8,63	1.312.000	Cornegliano Laudense	C-IAS	Apparecchiature elettriche	1
30	Castagna Univel Spa	54.867.590	6,22	-0,16	10,38	2.929.847	Guardamiglio	C	Gomma-plastica	1
31	Carnitalia Srl	53.439.858	5,65	-0,06	4,89	2.266.761	Ospedaletto Lodigiano	O	Alimentari e bevande	1
32	Ld Reti Srl	52.254.000	24,53	0,03	5,69	9.571.000	Lodi	O	Utilities	1
33	Vigorplant Italia Srl	49.437.722	1,33	-0,20	2,96	495.913	Fombio	O	Chimica e affini	1
34	Stella Bianca Srl	46.518.996	-1,93	3,08	-17,36	-949.337	Ossago Lodigiano	O	Alimentari e bevande	1
35	Thermal Ceramics Italiana Srl	46.250.543	5,15	0,00	4,73	1.553.171	Casalpusterlengo	O	Altre attività manifatturiere	1
36	S.I.V.A.M. Società Italiana Veterinaria Agricola Milano Spa	46.110.168	1,18	0,80	0,55	86.466	Casalpusterlengo	O	Alimentari e bevande	1
37	Phse Srl	44.497.980	11,84	0,65	7,44	2.106.741	San Martino in Strada	C	Trasporti e logistica	2
38	Mariani Srl	43.104.504	1,16	4,46	10,71	230.377	Lodi	O	Commercio all'ingrosso	3
39	Knoll International Spa	42.637.434	16,22	-0,64	10,71	4.945.652	Graffignana	O	Legno e arredi	1
40	Stie Spa	41.913.964	3,56	0,00	5,69	1.622.149	Lodi	C	Trasporti e logistica	2
41	Pellini Spa	39.915.856	22,47	-0,40	22,76	7.336.450	Codogno	O	Prodotti in metallo	1
42	Koenig & Bauer Flexotecnica Spa	39.432.327	0,42	-1,29	-33,39	-469.915	Tavazzano con Villavesco	O	Macchinari	1
43	Archimica Spa	38.744.000	11,02	0,31	17,63	2.996.000	Lodi	O	Farmaceutica	1
44	Soiana Società Agricola Spa	37.648.376	17,39	-0,32	17,99	4.677.910	Maccastorna	O	Alimentari e bevande	1
45	2 Milia Srl	37.500.408	1,62	3,97	29,16	301.359	Codogno	O	Commercio all'ingrosso	3
46	Molino Pagani Spa	37.343.279	1,24	1,74	0,89	72.345	Borghetto Lodigiano	O	Alimentari e bevande	1
47	Centro Sperimentale del Latte Srl	37.021.509	17,42	-0,22	10,86	8.286.505	Zelo Buon Persico	O	Alimentari e bevande	1
48	Baerlocher Italia Spa	36.672.010	3,72	-0,12	26,88	6.549.626	Lodi	O	Chimica e affini	1
49	Inoxfucine Spa	36.632.867	-3,95	-0,10	-1,07	-522.993	Montanaso Lombardo	O	Prodotti in metallo	1
50	Diusa Rendering Srl	36.325.427	27,55	-0,08	18,30	7.443.586	Fombio	O	Alimentari e bevande	1

* Società di cui l'anno scorso è stato pubblicato il bilancio ordinario, quest'anno il consolidato

**Società di cui l'anno scorso è stato pubblicato il bilancio consolidato, quest'anno l'ordinario

***Dati forniti dall'azienda

WITHUB

TOP200 LA CLASSIFICA

VENERDI 2 DICEMBRE 2022

CV

Bilancio: C=consolidato; O=ordinario Macrosettore: 1=industria; 2= servizi; 3=commercio										
Posiz.	Denominazione azienda	Fatturato 2021 €	EBIT % su fatturato	PFN/ Patrimonio Netto 2021	ROE 2021 %	Reddito d'esercizio 2021 €	Sede (Comune)	Bilancio	Settore	Macro settore
51	Ornysyst Spa	35.479.650	12,65	-0,71	20,19	3.157.458	Sant'Angelo Lodigiano	O	Attività professionali	2
52	I.C.R. Industrie Cosmetiche Riunite Spa	34.312.781	-10,28	0,06	-2,51	-1.752.089	Lodi	C	Chimica e affini	1
53	Affaba & Ferrari Srl	33.968.871	-1,14	-0,14	-6,22	-2.043.762	Borgo San Giovanni	O	Gomma-plastica	1
54	Olympus Italia Srl	33.173.236	2,06	-0,60	53,14	465.422	Tavazzano con Villavesco	A	Commercio all'ingrosso	3
55	L'Erbolario Franchising Srl	33.009.200	-3,65	-1,03	-116,05	-891.839	Lodi	O	Commercio al dettaglio	3
56	F.Lli Carteni Srl	32.909.329	-1,15	1,36	-24,38	-575.943	Lodi	O	Commercio all'ingrosso	3
57	Pba Srl	32.867.888	-3,31	4,43	-67,30	-1.160.698	Fombio	O	Alimentari e bevande	1
58	New Wave Italia Srl	32.036.607	13,05	0,17	16,70	3.143.554	Codogno	O	Commercio all'ingrosso	3
59	Società Acqua Lodigiana Srl	31.722.629	6,24	0,18	1,31	667.600	Lodi	O	Utilities	1
60	Leica Geosystems Spa a Socio Unico	30.908.508	7,02	-0,01	35,46	1.520.990	Cornegliano Laudense	O	Commercio all'ingrosso	3
61	Castelli e Carteni Srl	30.494.541	-0,54	-0,14	-8,92	-253.788	Livraga	O	Commercio all'ingrosso	3
62	Cosmosol Srl	29.904.113	3,06	0,23	6,18	640.574	Mulazzano	O	Chimica e affini	1
63	Società Cooperativa Agricola Laudense Spa	28.545.247	0,40	1,67	0,00	-	Lodi	O	Commercio all'ingrosso	3
64	Savencia Fromage & Dairy Italia Spa	27.802.256	2,69	-0,23	10,56	545.760	Ossago Lodigiano	O	Alimentari e bevande	1
65	Italergi Srl	27.768.189	18,15	-0,63	25,77	3.664.190	Codogno	O	Automotive	1
66	L.A.Z. Spa	27.695.577	2,33	-0,19	3,38	441.839	Sordio	O	Prodotti in metallo	1
67	A.D.M. Srl	27.693.022	2,14	4,87	11,69	155.042	Lodi	O	Commercio all'ingrosso	3
68	Industria Meccanica Bassi Luigi e C. Spa	27.213.282	2,64	0,10	3,32	700.063	San Rocco al Porto	O	Metallurgia	1
69	Continuus Properzi Spa	27.101.486	-15,52	-0,09	-12,32	-2.757.062	Sordio	C	Macchinari	1
70	Pancotti Spa	26.972.274	2,97	-1,07	10,81	457.876	Guardamiglio	O	Commercio all'ingrosso	3
71	Fiaptech Srl	26.830.925	6,65	-0,52	10,70	1.376.315	Codogno	O	Gomma-plastica	1
72	Imballaggi Protettivi Srl	26.524.461	0,43	0,87	0,58	25.484	Massalengo	O	Gomma-plastica	1
73	Rossetti Group Gestione Servizi Vigilanza Srl	26.231.718	62,78	7,84	n.d.	16.409.045	Montanaso Lombardo	O	Servizi specializzati	2
74	Cts Compagnia Trasporti Servizi Spa	26.055.679	2,31	-0,55	14,79	523.879	Tavazzano con Villavesco	O	Trasporti e logistica	2
75	Sarel Srl	25.391.197	11,03	-0,44	10,23	2.089.698	Lodi	O	Apparecchiature elettriche	1
76	Agriseme Srl	25.061.586	5,98	-0,22	8,02	1.083.464	Senna Lodigiana	O	Commercio all'ingrosso	3
77	Tec-mar Srl	24.998.532	9,70	-0,35	14,98	1.731.525	Crespiatica	O	Apparecchiature elettriche	1
78	Ferrari Aldo Trasporti Srl	24.550.135	1,47	0,60	5,85	276.519	Lodi	O	Trasporti e logistica	2
79	Lions Car Srl	24.133.909	0,58	0,37	3,33	26.189	Lodi	O	Commercio all'ingrosso	3
80	Kostruire Srl	22.769.913	2,50	-0,44	11,75	302.424	Codogno	O	Edilizia	1
81	Sgariboldi Srl	21.629.468	4,90	0,90	19,93	805.802	Codogno	O	Macchinari	1
82	Industria Casaria Raimondi Srl	20.958.681	8,25	0,20	12,27	1.123.327	Ospedaletto Lodigiano	O	Alimentari e bevande	1
83	Galluccio Angelo Srl	20.925.495	-0,92	1,21	-11,41	-244.252	Lodi	O	Commercio all'ingrosso	3
84	Strade E Servizi Srl	20.855.485	1,53	2,17	6,56	120.775	Sant'Angelo Lodigiano	O	Edilizia	1
85	Abc Italia Srl	20.704.831	5,13	-1,34	26,29	695.062	Somaglia	O	Commercio all'ingrosso	3
86	Airpack Spa	20.591.672	1,81	-0,04	1,11	563.809	Ossago Lodigiano	O	Gomma-plastica	1
87	Star Mobility Spa	20.342.552	0,96	-0,06	-0,38	-65.858	Lodi	O	Trasporti e logistica	2
88	Altachiara Srl	20.189.850	3,46	0,49	36,72	540.419	Pieve Fissiraga	O	Alberghi e ristorazione	2
89	Zeller Plastik Italia Srl**	20.041.414	-0,10	-0,12	7,61	1.436.171	Orio Litta	O	Gomma-plastica	1
90	Zeta Service Srl	19.994.790	20,40	0,22	73,42	3.004.437	Lodi	O	Servizi specializzati	2
91	Ceresia Srl di Ceresia Luisanna ed Erminio	19.859.100	3,91	0,92	31,10	570.780	Sordio	O	Commercio all'ingrosso	3
92	Flextronics Italy Spa**	19.230.874	17,84	-0,01	10,79	4.281.389	Somaglia	C	Elettronica	1
93	Alusteel Coating Srl	19.208.301	4,73	1,17	8,16	439.587	Somaglia	O	Prodotti in metallo	1
94	T.A. Srl	18.866.936	6,21	-0,45	8,19	1.120.497	Pieve Fissiraga	O	Prodotti in metallo	1
95	Deko Srl	18.533.376	10,47	0,20	12,62	1.196.331	Senna Lodigiana	O	Chimica e affini	1
96	Tecnocosmesi - Spa	18.393.975	-4,75	-0,05	0,40	80.439	Massalengo	O	Chimica e affini	1
97	Tal Milano Spa	17.438.693	37,29	-0,75	15,01	5.036.830	Guardamiglio	O	Macchinari	1
98	Zanardo Servizi Logistici Spa	17.144.400	5,03	-0,10	10,83	610.644	Massalengo	O	Trasporti e logistica	2
99	General Ricambi Spa	17.108.831	2,28	1,99	0,70	41.741	Castiglione d'Adda	O	Automotive	1
100	Tecnim Srl	17.072.140	18,03	-0,47	25,16	2.248.816	Codogno	O	Macchinari	1

** Società di cui l'anno scorso è stato pubblicato il bilancio ordinario, quest'anno il consolidato

*** Società di cui l'anno scorso è stato pubblicato il bilancio consolidato, quest'anno l'ordinario

**** Dati forniti dall'azienda

WITHub

IL DATO ISTAT

Nuova frenata della produzione industriale: a ottobre -1% per il caro energia

Luca Orlando — a pag. 5

-6,1%

INDUSTRIA LEGNO E CARTA

Tra i settori più penalizzati dal calo produttivo di ottobre ci sono quelli in cui la quota di gas ed elettricità sui costi di produzione è più elevata. Tra questi legno e carta, giù di oltre sei punti.

La produzione industriale frena Calo dell'1% nel mese di ottobre

Il dato Istat. Gelata nel settore dell'energia elettrica e del gas (-7,7%), in forte ribasso l'industria di legno e carta (-6,1%) e la chimica (-5,5%) - Bene i settori dei macchinari, tessile-abbigliamento ed elettronica

Luca Orlando

«Faticiamo a stare dietro agli ordini», spiega il direttore finanziario di Atom (sistemi di taglio) Luisa Gai. «Stiamo tornando al record del 2019», aggiunge il presidente di Clerici Tessuto Alessandro Tessuto. «Cresciamo ancora a doppia cifra», commenta l'ad di Mta (elettronica per auto) Antonio Falchetti.

I racconti di manager e imprenditori confermano le statistiche Istat di ottobre, che in effetti vedono rispettivamente macchinari, tessile-abbigliamento ed elettronica tra i settori ancora in crescita.

Comparti che non rappresentano la media, tuttavia, con i dati generali a risentire invece pesantemente della frenata delle aree più energivore, in grado di trascinare verso il basso l'indice.

Le frenate mensili della manifattura è così dell'1%, dell'1,6% su base annua: in entrambi i casi si tratta del secondo segno meno consecutivo.

Rallentamento che pesa sulla media annua, testimoniando il progressivo cambio di passo rispetto al roboante rimbalzo del 2021: se allora, nei primi dieci mesi dello scorso anno, la produzione era cresciuta del 13,1%, ora tra gennaio e ottobre ciò che resta è un progresso di appena lo 0,9%: il rischio di terminare in "pareggio" o addirittura in rosso il 2022 a questo punto è decisamente concreto. Tra i motivi vi è soprattutto l'energia. I settori più penaliz-

zati (oltre a quello energetico in senso stretto, che cede quasi otto punti percentuali) sono infatti quelli in cui la quota di gas ed energia elettrica sui costi di produzione è più elevata: la chimica, ad esempio, che cede su base annua il 5,5%; oppure carta e legno, giù di oltre sei punti. O ancora la metallurgia, in frenata del cinque per cento. Macrosettori, questi tre, che insieme ad apparati elettrici e gomma-plastica sono i soli in terreno negativo anche nell'intero bilancio del 2022.

Rallentamento spiegato dall'elevato costo degli input, che costringe le aziende a rallentare in più di un caso la produzione, prevedendo anche fermate a rotazione di linee o impianti, scelte necessarie per evitare di produrre in perdita.

Capita alla siderurgia e alle fonderie, il cui output è in calo di 13 punti, così come alla chimica di base o a quanti realizzano fibre sintetiche, protagonisti di un arretramento analogo.

Energia che incide sui numeri della produzione anche indirettamente, attraverso la cinghia di trasmissione dei consumi, dove inizia a rendersi evidente la riduzione del potere d'acquisto. Inflazione ai massimi da quasi 40 anni e bollette fuori controllo vanno ad assorbire risorse crescenti nei budget delle famiglie, che devono agire di conseguenza. Riducendo ad esempio le spese alimentari, come è visibile dai dati delle vendite al dettaglio. Se infatti i valori,

per l'effetto-prezzo, crescono ancora, i volumi acquistati si riducono ad ottobre per il decimo mese consecutivo. Mentre la formula distributiva più tonica è quella del discount, l'unica in crescita a doppia cifra in termini di valori.

Dati che confermano anche ciò che gli analisti prevedono da qualche mese, cioè la compressione degli acquisti rinviabili. E infatti, sempre i dati Istat di ottobre, evidenziano un calo non banale (a valore, quindi doppiamente "pesante") per elettrodomestici, abbigliamento e calzature.

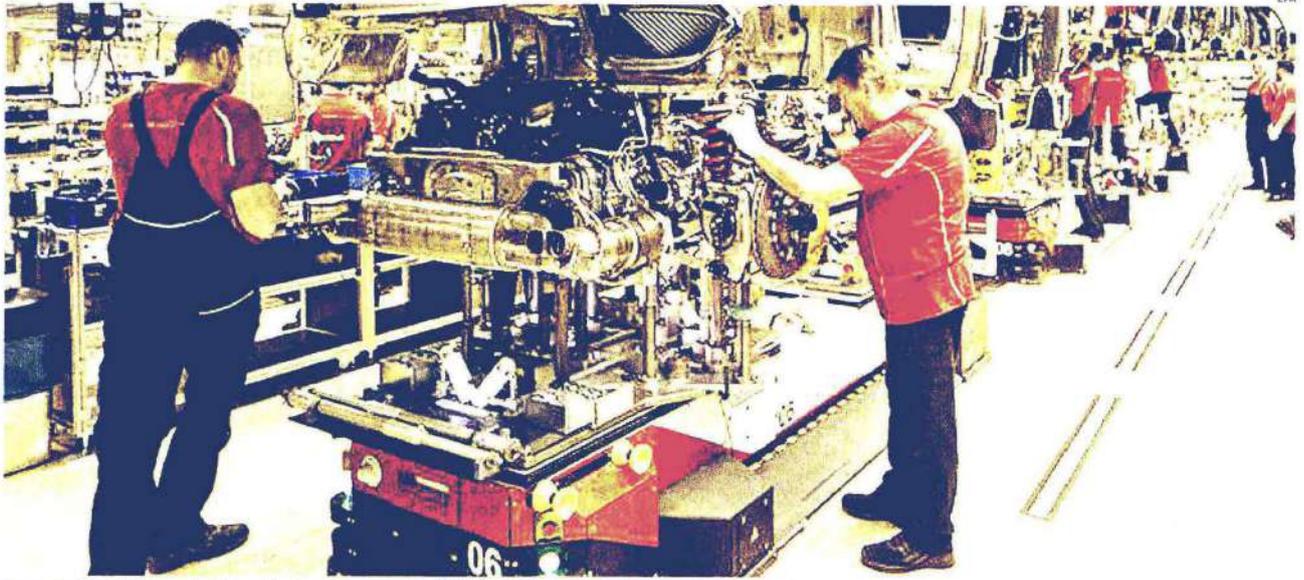
Se fino a qualche mese fa situazione in Italia era migliore rispetto a quella delle altre maggiori manifatture europee ora il quadro è più variegato.

La produzione tedesca, pur in calo a ottobre, cede in misura limitata (-0,1%) e comunque al di sotto delle attese degli analisti.

Su base annua, invece, si evidenzia una crescita dell'1,1% dopo il +3,1% indicato il mese precedente.

Scende invece oltre le stime la produzione industriale francese, un calo del 2,6% su base mensile dopo il -0,9% del mese precedente.

Frena anche la produzione manifatturiera, con l'indice che ha riportato su base mensile un decremento del 2% dopo il -0,5% precedente. Su base annua la produzione di tutta l'industria ha registrato una variazione nulla mentre quella strettamente manifatturiera è cresciuta del 2,4%.



la produzione. Nel quadro di un rallentamento generale dell'industria il settore dell'automotive è in crescita

-1%

L'INDICE DELLA PRODUZIONE

A ottobre 2022 si stima che l'indice destagionalizzato della produzione industriale diminuisca per il secondo mese consecutivo, con un calo del-

l'1,0% rispetto a settembre. Nella media del trimestre agosto-ottobre il livello della produzione aumenta invece dello 0,3% rispetto ai tre mesi precedenti



Gli aumenti dei costi di produzione colpiscono siderurgia e fonderie: una contrazione di 13 punti

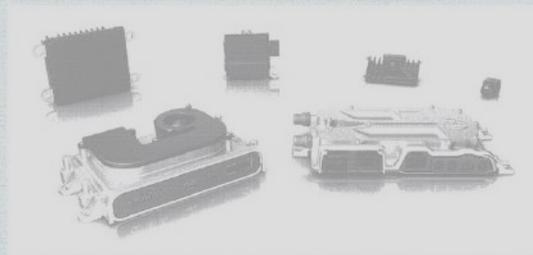
CAR & TRUCK



AUTO TECNICA | NEWS ORIGINAL EQUIPMENT MANUFACTURE

I ZF: SENSORI AVANZATI PER SICUREZZA E GUIDA AUTOMATIZZATA

AL CES DI LAS VEGAS, VETRINA MONDIALE SULL'INNOVAZIONE, ZF ha presentato una interessante serie di componenti e sistemi sviluppati per la sicurezza e per consentire livelli sempre più spinti di guida automatica. L'azienda tedesca è fortemente impegnata nello sviluppo di sistemi da applicare ai veicoli a guida autonoma grazie alle sue competenze nella sensoristica. Ne è un esempio la telecamera frontale per auto S-Cam4.8, tra le primissime con campo visivo di 100° e singola lente prodotta in serie e oggi adottata da numerosi clienti. Il maggiore campo visivo della S-Cam4.8 porta vantaggi soprattutto nelle curve strette e negli incroci, poiché è in grado di identificare un numero maggiore di veicoli, pedoni e ciclisti, e rilevarli con anticipo.



Un'altra aggiunta al portfolio ZF sono la famiglia di radar di nuova generazione Mid-range e Full-Range con campo di rilevamento e risoluzione migliorati. Questa include opzioni con avanzate antenne 3-d, così come sistemi con teste radar remote di costo accessibile che forniscono dati a un processore centrale per il rilevamento a 360°. Tra i sensori ZF citiamo le opzioni LiDAR per fornire un terzo sensore che rilevando in modo dettagliato l'ambiente funge anche da ridondanza per telecamere e radar. Insieme al partner Ibeo, ZF introdurrà il LiDAR a stato solido IbeoNEXT e sta sviluppando le future generazioni di LiDAR che coniugano eccellenti prestazioni a costi accessibili. "ZF sta lavorando con costruttori globali di autovetture per fornire le funzioni avanzate che contribuiscono alla sicurezza e alla comodità dei conducenti", ha dichiarato Martin Fischer, membro Board of Management di ZF. "ZF è in grado di fornire sistemi L2+ quali CoAssist, il più conveniente sistema L2+ disponibile, già lanciato in Cina con Dongfeng, CoDRIVE, dove stiamo lavorando con i clienti per portare questo avanzato sistema L2+ sul mercato, e oggi offriamo al nuovo cliente VinFast un sistema CoPILOT che offre funzioni L3 scalabili a L4 per il parcheggio automatico. Tutte dimostrazioni di quanto la Next Generation Mobility si concretizzi oggi". www.zf.com

I MTA FORNISCE CENTRALINA PYRO A RENAULT

MTA È UN'AZIENDA LEADER A LIVELLO GLOBALE che si dedica allo sviluppo e alla produzione di un'ampia gamma di componenti elettrici ed elettronici destinati ai settori automotive, moto, trattori e veicoli commerciali pesanti. Fondata nel 1954, MTA sviluppa i componenti in Italia (Codogno e Rolo) e li produce in Italia e nelle sedi all'estero, dando lavoro complessivamente a 1.640 dipendenti. Tra i clienti di lunga data MTA annovera anche Renault, per la quale ha

recentemente sviluppato una nuova centralina elettrica, denominata Pyro. Per alcuni veicoli elettrificati Renault, quali Clio HEV, Captur PHEV e Mégane PHEV, MTA ha sviluppato una centralina collegata alla batteria principale a 12 V che gestisce la distribuzione dell'energia a 14 V. Essa è composta da un'uscita con fusibile da 200 A, una con fusibile da 40 A e un pyroswitch sulla linea del fusibile 200 A. Il pyroswitch è un dispositivo di disconnessione che viene azionato tramite un segnale proveniente dalla centralina airbag in caso di incidente. Il suo intervento interrompe l'alimentazione dei componenti elettrici alimentati dal fusibile da 200 A, mentre le utenze elettriche alimentate dal fusibile da 40 A vengono mantenute attive in quanto possono permettere di diminuire i tempi per l'assistenza agli occupanti del veicolo in talune tipologie di incidenti. Le Centraline Pyro sono attualmente fornite a Renault in 4 modelli che si differenziano per il terminale o il morsetto batteria che montano. La produzione di questi componenti avviene nello stabilimento MTA di Kenitra (Marocco) dal quale sono consegnate direttamente a Renault. www.mta.it



POWERTRAIN COMPONENTS

PDUs developed for 48V Jaguar Land Rover mild hybrids



By WEB TEAM — February 9, 2022

No Comments



MTA has designed two power distribution units for the electrical architectures of Jaguar Land Rover's new mild hybrid models.

The FMVJB and the RMVJB are dedicated to the 48V electrical architectures of the Mild Hybrids from its luxury brands.

The FMVJB power distribution unit is supplied to JLR in 4 different variants which differ in the population of fuses or in the fixing points. Through a complex system of co-molding between the bus bars and the plastics, the interfaces for the direct plug-in of the connectors are created. The FMVJB is fitted to 48V models from Defender, Range Rover, Range Rover Sport, Range Rover Velar and F-Pace.

The RMVJB power distribution unit is supplied to Jaguar Land Rover in a single variant capable of covering all 48V applications of the Range Rover Evoque and E-Pace models, in addition to some models on which the other unit is mounted.

The FMVJB is produced in MTA Slovakia and, thanks to the presence of plug-in connectors that allow a direct connection, is supplied to the Jaguar Land Rover plant in Nitra. The RMVJB, on the other hand, is assembled by MTA Morocco and supplied to the JLR wiring harness suppliers.

Thanks to this supply, the MTA Codogno, MTA Slovakia and MTA Morocco factories have all been homologated by Jaguar Land Rover.

The two distribution units supplied to JLR represent further confirmation of the increasing presence of MTA in medium voltage applications and the importance of its global footprint, which allows the company to promptly serve customers where they require it.



Suppliers to the new Alfa Romeo Tonale

Automotive News Europe

- HEADLINER
ADLER PELZER
- WIRE HARNESS FASTENER
RVERY DENNISON
- HUSH PANEL INSULATION
BECCHIS OSIRIDE
- A/C COMPRESSOR
DENSO
- DOOR MODULE
KOSTAL
- DOOR HINGES
EDSCHA
- CYLINDER HEAD
ELRINGLINGER
- STEERING COLUMN MODULE
KOSTAL
- INTAKE MANIFOLD
MAHLE
- MIRROR CABLES
MD ELEKTRONIK
- BATTERY DISTRIBUTION UNIT
MTA**
- STABILIZER BAR
MUBEA
- CURTAIN AIRBAG
ZF
- SUSPENSION COMPONENTS
ROLLAX
- ALL OF WHEELS
POHLL
- CHARGE AIR COOLER
DENSO



- BEARINGS/BUSHES
VIBRACOUSTIC
- PASSENGER AIRBAG
ZF
- EXTERIOR BODY TRIM
ADLER PELZER
- ENGINE COOLING MODULE
DENSO
- DOOR CHECKS
EDSCHA
- HEAT SHIELDING
ELRINGLINGER
- SWITCHES
KOSTAL
- ENGINE DISTRIBUTION UNIT
MTA**
- COIL SPRINGS
MUBEA
- HOOD HINGES
EDSCHA
- ELECTRONIC PARKING BRAKE
ZF
- HVAC - MODULE
DENSO
- FUSE
MTA**
- ENGINE GASKET
ELRINGLINGER
- FORWARD-LOOKING CAMERA
ZF

IMAGE SOURCE: Alfa Romeo

Suppliers wanted: Content for car cutaways represents a sampling of global suppliers surveyed across 400+ components and systems. If you'd like to be included in future cutaway surveys, please contact

IHS Markit now a part of **S&P Global**



Suppliers to the new Maserati Grecale

Automotive News Europe

AIRBAG MODULE
ZF
FUEL BUNDLES
TI FLUID SYSTEMS
ALLOY WHEEL
RONAL
CYLINDER HEAD
NEMAK
CYLINDER LINER
MAHLE
SEAT ADJUST SWITCH
KOSTAL
HOOD HINGES
EDSCHA
WIRING HARNESS PROTECTION
DELFINEN
ENGINE COOLING RADIATOR
MAHLE
TRUNK COVER DAMPER
CULTRARO
ENGINE SHIELDING SYSTEMS:
ELRINGKLINGERS
RELAY HOLDER
MTA
PISTONS
MAHLE
SEAT BELTS
ZF
CABLE FOR CLOSING AID
DURA AUTOMOTIVE
OIL PAN
IBS FILTRAN



V-6 ENGINE
FONDERIE MARIO MAZZUCCONI
H8C-EQU
DENSO THERMAL SYSTEMS
ENGINE REEF FASTENER
EFC INTERNATIONAL
REAR DRIVE UNIT
ZF
A/C COMPRESSOR
DENSO THERMAL SYSTEMS
STORAGE BIN DAMPER
CULTRARO
UNDERBODY SPECIALTY GASKETS
ELRINGKLINGER
DOOR CHECKS
EDSCHA
STEERING COLUMN
KOSTAL
ENGINE COOLING MODULE
MAHLE
DIGITAL CLOCK
MTA
SHOCK ABSORBERS AND STRUTS
NEMAK
REAR WHEEL KNUCKLE
FONDERIE MARIO MAZZUCCONI
BRAKE LINE
TI FLUID SYSTEMS
ENGINE COMPARTMENT DISTRIBUTION UNIT
MAHLE

IMAGE SOURCE: Maserati

Suppliers wanted: Content for car cutaways represents a sampling of global suppliers surveyed across 400+ components and systems. If you'd like to be included in future cutaway surveys, please contact

IHS Markit® now a part of **S&P Global**



HVAC-SENSOR
BHTC

A/C COMPRESSOR
DENSO

FASTENERS/FIXINGS
EFC INTERNATIONAL

ENGINE GASKET
ELRINGLINGER

STEERING WHEEL
ZF

NVH INSULATOR/DAMPER
VIBRACOUSTIC

TAIL GATE HINGES
MULTIHATIC

**POWER DISTRIBUTION
MTA**

DOOR CONTROL UNIT
KOSTAL

OIL PAN
IBS FILTRAN

COAX CABLES
MDELEKTRONIK

TUBULAR STABILIZER BAR
MUBEA

CYLINDER HEAD GASKETS
NEMAK

E-MOTOR
ZF

BATTERY TRAY
GESTAMP

HEAT SHIELDING
ELRINGLINGER



EXTERNAL TRANSMISSION OIL COOLER
ZF

FLUID TURBINE
DELFINGEN

FLOOR CARPET
AJRIA

CYLINDER HEAD
ELRINGLINGER

REAR SUBFRAME
GESTAMP

DRIVE MODE SWITCH
KOSTAL

**BATTERY TERMINALS
MTA**

SIDE DOOR HINGES
MULTIHATIC

HYDRAULIC MOTOR MOUNTS
VIBRACOUSTIC

CHASSIS MODULES
ZF

CLIMATE COMPONENTS
MAHLE

PILLAR
GESTAMP

PADDLE SWITCH
KOSTAL

DOOR CHECKS
EDSCHA

HVAC-MODULE
DENSO

GASKETS
ELRINGLINGER

IMAGE SOURCE: LAND ROVER

© Supplier's website. Content for non-commercial purposes is compiled by global supplier central service.



HOME > L'ESCLUSIVO OROLOGIO DIGITALE E DIVERSI PRODOTTI ELETTRICI FIRMATI MTA PER MASERATI GRECALE

APRILE 05, 2022 - MTA

L'ESCLUSIVO OROLOGIO DIGITALE E DIVERSI PRODOTTI ELETTRICI FIRMATI MTA PER MASERATI GRECALE

Codogno (Lo), 5 aprile 2022. [#mta](#), multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni - Elettrica, [#elettronica](#) ed [#elettronica](#) di Potenza - annuncia in questi giorni la fornitura di una serie di prodotti per Maserati Grecale, il nuovo SUV della Casa del Tridente presentato in anteprima mondiale lo scorso 22 marzo.

Al centro della plancia della vettura, troviamo l'orologio digitale realizzato per Maserati dalla divisione [#elettronica](#) di [#mta](#) nella sua sede di Rolo. Dal design elegante ed esclusivo, esso visualizza le immagini appositamente generate dal sistema di infotainment grazie a un TFT da 1,8" a elevata risoluzione (200ppi) racchiuso da una ghiera cromata. Diverse le schermate alle quali il conducente può accedere, con contenuti relativi a orologio, bussola, accelerometro e performance, quest'ultima per la visualizzazione di parametri chiave della vettura.

Per quanto riguarda la distribuzione della potenza e la protezione delle utenze, troviamo installati nel vano motore di Maserati Grecale diversi componenti sviluppati dalla divisione elettrica di [#mta](#), quali la centralina FRB e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. Il corretto posizionamento della FRB e dei moduli è assicurato da supporti plastici, in grado di ottimizzare il layout e garantire un ottimale grado di protezione.

Il vano baule di Maserati Grecale ospita la centralina FRB-RB e il modulo portafusibili e relè, per i quali è stato sviluppato un frame plastico che ne rende più agevole l'installazione, con attenzione al layout del cablaggio posteriore. Sempre per il vano baule, dove è installata la batteria, [#mta](#) ha fornito la ben collaudata centralina CBA, fissata al polo positivo tramite un morsetto a vite.

La fornitura a Maserati Grecale conferma la partnership di lunga data con il marchio riconosciuto universalmente come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, per il quale [#mta](#) ha negli anni sviluppato diversi e innovativi prodotti.



 SCARICA TUTTO

 CONDIVIDI

 CONDIVIDI VIA MAIL

HASHTAG

#TECNOLOGIA #OFFBEAT
#AUTOMOTIVE #MTA
#ELETTRONICA

NEWS CORRELATE

L'esclusivo orologio digitale e diversi prodotti elettrici firmati MTA per Maserati Grecale



MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni – Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza – annuncia in questi giorni la fornitura di una serie di prodotti per Maserati Grecale, il nuovo SUV della Casa del Tridente presentato in anteprima mondiale lo scorso 22 marzo.

Al centro della plancia della vettura, troviamo l'orologio digitale realizzato per Maserati dalla divisione elettronica di MTA nella sua sede di Rolo. Dal design elegante ed esclusivo, esso visualizza le immagini appositamente generate dal sistema di infotainment grazie a un TFT da 1,8" a elevata risoluzione (200ppi) racchiuso da una ghiera cromata. Diverse le schermate alle quali il conducente può accedere, con contenuti relativi a orologio, bussola, accelerometro e performance, quest'ultima per la visualizzazione di parametri chiave della vettura.

Per quanto riguarda la distribuzione della potenza e la protezione delle utenze, troviamo installati nel vano motore di Maserati Grecale diversi componenti sviluppati dalla divisione elettrica di MTA, quali la centralina FRB e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. Il corretto posizionamento della FRB e dei moduli è assicurato da supporti plastici, in grado di ottimizzare il layout e garantire un ottimale grado di protezione.

Il vano baule di Maserati Grecale ospita la centralina FRB-RB e il modulo portafusibili e relè, per i quali è stato sviluppato un frame plastico che ne rende più agevole l'installazione, con attenzione al layout del cablaggio posteriore. Sempre per il vano baule, dove è installata la batteria, MTA ha fornito la ben collaudata centralina CBA, fissata al polo positivo tramite un morsetto a vite.

La fornitura a Maserati Grecale conferma la partnership di lunga data con il marchio riconosciuto universalmente come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, per il quale MTA ha negli anni sviluppato diversi e innovativi prodotti.

News

MTA e Maserati: la partnership prosegue a gonfie vele

6 Aprile 2022

Tempo di lettura: 1 minuto

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Condividi via Email](#) [Stampa](#)



MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso le sue tre divisioni – Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza – fornirà di una serie di prodotti per il nuovo SUV di Maserati, il Grecale, presentato in anteprima mondiale lo scorso 22 marzo.

Al centro della plancia della vettura, troviamo l'orologio digitale dal design elegante ed esclusivo realizzato per Maserati dalla divisione elettronica di MTA nella sua sede di Rolo. Esso visualizza le immagini appositamente generate dal sistema di infotainment grazie a un TFT da 1,8" a elevata risoluzione (200ppi) racchiuso da una ghiera cromata. Diverse le schermate alle quali il conducente può accedere, con contenuti relativi a orologio, bussola, accelerometro e performance, quest'ultima per la visualizzazione di parametri chiave della vettura.

Per quanto riguarda la distribuzione della potenza e la protezione delle utenze, troviamo installati nel vano motore di Maserati Grecale diversi componenti sviluppati dalla divisione elettrica di MTA, quali la centralina FRB e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. Il corretto posizionamento della FRB e dei moduli è assicurato da supporti plastici, in grado di ottimizzare il layout e garantire un ottimale grado di protezione.

Il vano baule di Maserati Grecale ospita la centralina FRB-RB e il modulo portafusibili e relè, per i quali è stato sviluppato un frame plastico che ne rende più agevole l'installazione, con attenzione al layout del cablaggio posteriore. Sempre per il vano baule, dove è installata la batteria, MTA ha fornito la ben collaudata centralina CBA, fissata al polo positivo tramite un morsetto a vite.

La fornitura per il nuovo SUV ribadisce la solidità della partnership di lunga data tra Maserati, marchio universalmente riconosciuto come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, ed MTA, che negli anni le ha fornito diversi e innovativi prodotti.

MTA firma una serie di prodotti per Maserati Grecale

5 Aprile 2022

Tempo di lettura: 1 minuto



MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso le sue tre divisioni – Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza – ha annunciato la fornitura di una serie di prodotti per Maserati Grecale, il nuovo SUV della Casa del Tridente presentato in anteprima mondiale lo scorso 22 marzo.

Al centro della plancia della vettura, troviamo l'orologio digitale dal design elegante ed esclusivo realizzato per Maserati dalla divisione elettronica di MTA nella sua sede di Rolo. Esso visualizza le immagini appositamente generate dal sistema di infotainment grazie a un TFT da 1,8" a elevata risoluzione (200ppi) racchiuso da una ghiera cromata. Diverse le schermate alle quali il conducente può accedere, con contenuti relativi a orologio, bussola, accelerometro e performance, quest'ultima per la visualizzazione di parametri chiave della vettura.

Per quanto riguarda la distribuzione della potenza e la protezione delle utenze, troviamo installati nel vano motore di Maserati Grecale diversi componenti sviluppati dalla divisione elettrica di MTA, quali la centralina FRB e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. Il corretto posizionamento della FRB e dei moduli è assicurato da supporti plastici, in grado di ottimizzare il layout e garantire un ottimale grado di protezione.

Il vano baule di Maserati Grecale ospita la centralina FRB-RB e il modulo portafusibili e relè, per i quali è stato sviluppato un frame plastico che ne rende più agevole l'installazione, con attenzione al layout del cablaggio posteriore. Sempre per il vano baule, dove è installata la batteria, MTA ha fornito la ben collaudata centralina CBA, fissata al polo positivo tramite un morsetto a vite.

La fornitura per il nuovo SUV ribadisce la solidità della partnership di lunga data tra Maserati, marchio universalmente riconosciuto come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, ed MTA, che negli anni le ha fornito diversi e innovativi prodotti.



IL PUNTO

Il nuovo SUV
Gli esperti hanno sottolineato la dotazione tecnologica e multimediale del Grecale, e anche **Mta** contribuisce a un'esperienza di guida moderna e completa con l'orologio dal design tradizionale al centro della plancia. In realtà, l'orologio non solo è digitale ma è un vero e proprio schermo aggiunto, realizzato dalla divisione Elettronica di **Mta**, nella sede di Rolo

MOTORI Diverse dotazioni sono state fornite dalla multinazionale Iodigiana

Maserati Grecale, le tecnologie di **Mta** Codogno per il nuovo SUV

di **Andrea Bagatta**

La nuova Maserati Grecale porta a bordo un po' di Iodigiano grazie alla partnership storica con **Mta** di Codogno, alleanza rinnovata nella fornitura di una serie di prodotti realizzati in esclusiva per la Casa del Tridente. Il SUV, presentato in anteprima mondiale il 22 marzo scorso a Milano e in vendita a partire da giugno, si candida a essere un nuovo modello di stile, eleganza e potenza, e punta a un'importante quota di mercato. «La fornitura a Maserati Grecale conferma la partnership di lunga data con il marchio riconosciuto universalmente come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, per il quale **Mta** ha negli anni sviluppato diversi e innovativi prodotti», si legge in una nota dell'azienda di Codogno.

Tutte le testate specializzate e gli esperti hanno sottolineato la dotazione tecnologica e multimediale del Grecale, e anche **Mta** contribuisce a un'esperienza di guida moder-

na e completa con l'orologio dal design tradizionale al centro della plancia. In realtà, l'orologio non solo è digitale ma è un vero e proprio schermo aggiunto, realizzato dalla divisione Elettronica di **Mta**, nella sede di Rolo. Grazie allo schermo TFT da 1,8 pollici a elevata risoluzione (200 ppi), racchiuso da un'elegante ghiera cromata, si può accedere a diverse schermate con i contenuti dell'orologio, della bussola, delle accelerazioni longitudinali e laterali. Ma la mano della multinazionale codognese, che opera con le tre divisioni Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza, si vede anche nel motore. Per quanto riguarda la distribuzione della potenza e protezione delle utenze, sono installati nel vano motore diversi componenti sviluppati dalla divisione Elettrica, la centralina Frb e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. Supporti plastici sono in grado di ottimizzare il layout e garantire un gra-



do di protezione elevato, assicurando il corretto posizionamento dei componenti. Ancora, il vano baule di Maserati Grecale ospita la centralina Frb-Rb e il modulo portafusibili e relè: la loro installazione è resa più agevole da un frame plastico, che assicura anche massima attenzione al layout del cablaggio posteriore. E sempre nel vano baule, dove è installata la batteria, **Mta** ha fornito anche la collaudata centralina Cba, fissata al polo positivo con un morsetto a vite. ■

L'orologio digitale, un vero e proprio schermo aggiunto fornito dalla divisione elettronica della **Mta** Codogno per la nuova Maserati Grecale, uno dei componenti del SUV di lusso presentato per la Casa del Tridente

©IPRODUZIONE RISERVATA



L'orologio digitale Mta

Giovedì 07 Aprile 2022 (0)

[Facebook](#) [Twitter](#)

CODOGNO Le tecnologie della Mta a bordo della nuova Maserati

Diverse dotazioni della Grecale arrivano dall'azienda lodigiana

La nuova Maserati Grecale porta a bordo un po' di Lodigiano grazie alla partnership storica con Mta di Codogno, alleanza rinnovata nella fornitura di una serie di prodotti realizzati in esclusiva per la Casa del Tridente. Il Suv, presentato in anteprima mondiale il 22 marzo scorso a Milano e in vendita a partire da giugno, si candida a essere un nuovo modello di stile, eleganza e potenza, e punta a un'importante quota di mercato. «La fornitura a Maserati Grecale conferma la partnership di lunga data con il marchio riconosciuto universalmente come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, per il quale Mta ha negli anni sviluppato diversi e innovativi prodotti», si legge in una nota dell'azienda di Codogno.

Tutte le testate specializzate e gli esperti hanno sottolineato la dotazione tecnologica e multimediale del Grecale, e anche Mta contribuisce a un'esperienza di guida moderna e completa con l'orologio dal design tradizionale al centro della plancia. In realtà, l'orologio non solo è digitale ma è un vero e proprio schermo aggiunto, realizzato dalla divisione Elettronica di Mta, nella sede di Rolo. Grazie allo schermo Tft da 1,8 pollici a elevata risoluzione (200 ppi), racchiuso da un'elegante ghiera cromata, si può accedere a diverse schermate con i contenuti dell'orologio, della bussola, delle accelerazioni longitudinali e laterali. Ma la mano della multinazionale codognese, che opera con le tre divisioni Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza, si vede anche nel motore.

Equipementiers

MTA : LE NOUVEAU SUV DE MASERATI DOTÉ D'UNE HORLOGE DIGITALE EXCLUSIVE

MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electricité, Electronique et Electronique de puissance annonce qu'elle fournit une série de produits pour...

[> Lire l'info](#)

MTA : LE NOUVEAU SUV DE MASERATI DOTÉ D'UNE HORLOGE DIGITALE EXCLUSIVE

Equipementiers

Lun, 11/04/2022 - 11:26



MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electricité, Electronique et Electronique de puissance annonce qu'elle fournit une série de produits pour le Maserati Grecale, le nouveau SUV de la marque au Trident dévoilé en première mondiale le 22 mars dernier.

PDF (288.61 Ko)

Télécharger

 COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'horloge digitale exclusive et plusieurs composants électriques équipent le nouveau Maserati Grecale

Codogno (Italie), le 11 avril 2022. MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electricité, Electronique et Electronique de puissance - annonce qu'elle fournit une série de produits pour le Maserati Grecale, le nouveau SUV de la marque au Trident dévoilé en première mondiale le 22 mars dernier.

L'horloge digitale au design exclusif placée au centre du tableau de bord de la voiture a été développée pour Maserati par la division électronique MTA dont le siège est à Rolo, en Italie. Soulignée par un anneau chromé, l'élégante horloge, dotée d'un écran TFT 1,8" haute résolution (200ppp), affiche les images générées par le système d'info-divertissement. Le conducteur peut afficher différents types de contenus, l'horloge bien sûr, mais également la boussole, l'accéléromètre ou encore les paramètres clés des performances de la voiture.

Concernant la distribution de l'énergie et la protection des principaux dispositifs, plusieurs composants développés par la division électrique de MTA sont installés dans le compartiment moteur du Maserati Grecale : l'unité de distribution FRB, deux porte-fusibles et relais modulaires, ainsi qu'un nœud de dérivation 2-voies pour la distribution électrique avec jump start. Le positionnement correct du boîtier FRB et des modules est assuré par des supports en plastique, conçus pour optimiser la disposition et garantir un degré de protection optimal.

Le coffre à bagages abrite l'unité de distribution FRB-RB, ainsi qu'un porte-fusible/relais, pour lesquels MTA a développé un cadre en plastique qui prend en compte la disposition du câblage arrière et facilite l'installation. MTA fournit également son unité de distribution CBA éprouvée pour la batterie qui se trouve aussi dans le coffre à bagages. Elle est fixée au pôle positif au moyen d'une borne de batterie à vis.

La fourniture de ces différents éléments pour le Maserati Grecale confirme le partenariat à long terme avec cette marque mondialement reconnue comme un symbole d'excellence dans les applications moteur, et pour laquelle MTA a développé plusieurs produits innovants au fil des ans.



NOUVEAUX PRODUITS

MTA : le nouveau SUV de Maserati doté d'une horloge digitale exclusive

Partagez sur   

Publication: 11 avril

MTA annonce qu'elle fournit une série de produits pour le Maserati Grecale, le nouveau SUV de la marque au Trident dévoilé en première mondiale le 22 mars dernier...

L'horloge digitale au design exclusif placée au centre du tableau de bord de la voiture a été développée pour Maserati par la division électronique MTA dont le siège est à Rolo, en Italie. Soulignée par un anneau chromé, l'élégante horloge, dotée d'un écran TFT 1,8" haute résolution (200ppi), affiche les images générées par le système d'info-divertissement. Le conducteur peut afficher différents types de contenus, l'horloge bien sûr, mais également la boussole, l'accéléromètre ou encore les paramètres clés des performances de la voiture.



Concernant la distribution de l'énergie et la protection des principaux dispositifs, plusieurs composants développés par la division électrique de MTA sont installés dans le compartiment moteur du Maserati Grecale : l'unité de distribution FRB, deux porte-fusibles et relais modulaires, ainsi qu'un nœud de dérivation 2-voies pour la distribution électrique avec jump start. Le positionnement correct du boîtier FRB et des modules est assuré par des supports en plastique, conçus pour optimiser la disposition et garantir un degré de protection optimal.

Le coffre à bagages abrite l'unité de distribution FRB-RB, ainsi qu'un porte-fusible/relais, pour lesquels MTA a développé un cadre en plastique qui prend en compte la disposition du câblage arrière et facilite l'installation. MTA fournit également son unité de distribution CBA éprouvée pour la batterie qui se trouve aussi dans le coffre à bagages. Elle est fixée au pôle positif au moyen d'une borne de batterie à vis.

La fourniture de ces différents éléments pour le Maserati Grecale confirme le partenariat à long terme avec cette marque mondialement reconnue comme un symbole d'excellence dans les applications moteur, et pour laquelle MTA a développé plusieurs produits innovants au fil des ans.

<https://www.mta.it/> ▲

Maserati Grecale, l'orologio digitale firmato MTA



Stefano Lazzarino - aprile 23, 2022

MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni, **Elettrica**, **Elettronica** ed **Elettronica di Potenza**, ha annunciato la fornitura di una serie di prodotti per **Maserati Grecale**, il nuovo SUV della Casa del Tridente presentato in anteprima mondiale lo scorso 22 marzo. Al centro della plancia della vettura, troviamo l'orologio digitale realizzato per **Maserati** dalla divisione elettronica di **MTA** nella sua sede di **Rolo**. Contraddistinto da un design elegante ed esclusivo, questo orologio visualizza le immagini appositamente generate dal sistema di infotainment grazie a un **TFT di 1,8"** a elevata risoluzione (**200 ppi**) racchiuso da una ghiera cromata.



Diverse le schermate alle quali il conducente può accedere, con contenuti relativi a orologio, bussola, accelerometro e performance, quest'ultima per la visualizzazione di parametri chiave della vettura.

Per quanto riguarda la distribuzione della potenza e la protezione delle utenze, troviamo installati nel vano motore di **Maserati Grecale** diversi componenti sviluppati dalla divisione elettrica di **MTA**, quali la centralina **FRB** e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. Il corretto posizionamento della **FRB** e dei moduli è assicurato da supporti plastici, in grado di ottimizzare il layout e garantire un ottimale grado di protezione.

All'interno del vano di carico, troviamo la **centralina FRB-RB** e il **modulo portafusibili e relè**, per i quali è stato sviluppato un frame plastico che ne rende più agevole l'installazione, con attenzione al layout del cablaggio posteriore. Sempre per il baule, dove è installata la batteria, **MTA** ha fornito la ben collaudata centralina **CBA**, fissata al polo positivo tramite un morsetto a vite.

La fornitura a **Maserati Grecale** conferma la partnership di lunga data con il marchio riconosciuto universalmente come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, per il quale **MTA**, negli anni, ha sviluppato diversi e innovativi prodotti.

Archivio immagini: **MTA**

INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK



L'esclusivo orologio digitale e diversi prodotti elettrici firmati MTA per Maserati Grecale

[GUARDA IL VIDEO >](#)

IR NEWS

L'esclusivo orologio digitale e diversi prodotti elettrici firmati MTA per Maserati Grecale



MTA in primo impianto per Maserati Grecale. La multinazionale, che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni - Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza, annuncia la fornitura di una serie di prodotti per Maserati Grecale, il nuovo SUV della Casa del Tridente presentato in anteprima mondiale lo scorso 22 marzo. Al centro della plancia della vettura, troviamo l'orologio digitale realizzato per Maserati dalla divisione elettronica di MTA nella sua sede di Rolo. Dal design elegante ed esclusivo, esso visualizza le immagini appositamente generate dal sistema di infotainment grazie a un TFT da 1,8" a elevata risoluzione racchiuso da una ghiera cromata. Diverse le schermate alle quali il conducente può accedere, con contenuti relativi a orologio, bussola, accelerometro e performance, quest'ultima per la visualizzazione di parametri chiave della vettura. Per quanto riguarda la distribuzione della potenza e la protezione delle utenze, troviamo installati nel vano motore di Maserati Grecale diversi componenti sviluppati dalla divisione elettrica di MTA, quali la centralina FRB e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. La stretta collaborazione tra MTA e Maserati Grecale, conferma la partnership di lunga data con il marchio riconosciuto universalmente come simbolo di eccellenza nel campo dei motori, per il quale MTA ha negli anni sviluppato diversi e innovativi prodotti.

25 APRILE 2022

Suppliers to the new BMW 7 Series

Automotive News Europe

- WINDSHIELD WASHER FLUID CONTAINER
ABC TECHNOLOGIES
- FLOOR CARPET
AURIA
- EXHAUST MANIFOLD
BOYSEN
- ALUMINUM WHEELS
CMS
- ENGINEERED FASTENER
EFC INTERNATIONAL
- CYLINDER HEAD GASKET
ELRINGKLINGER
- DOOR TOUCH MODULE
KOSTAL
- CYLINDER HEAD
NEMAK
- DOOR HINGES
EDSCHA
- PISTONS
MAHLE
- THROTTLE BODY
MARELLI
- TEMPERATURE SENSOR
PREH
- POWER DISTRIBUTION UNITS**
MTA
- A/C REFRIGERANT LINES
TI FLUID SYSTEMS
- ELECTRONIC ROLL CONTROL
ZF
- FRONT AND REAR AIR SPRINGS
VIBRACOUSTIC



- DECKLID HINGES
EDSCHA
- ENGINE SPECIALTY GASKETS
ELRINGKLINGER
- BOWERS & WILKINS DIAMOND SOUND SYSTEM
MARMAN
- STEERING KNUCKLE
HIRSCHVOGEL AUTOMOTIVE GROUP
- HVAC - MODULE
DENSO THERMAL SYSTEMS
- VALVES
MAHLE
- OIL PAN
NEMAK
- DISCHARGE LINE
TI FLUID SYSTEMS
- SEAT BELTS
ZF
- DASH INSULATOR
AURIA
- DOOR CHECKS
EDSCHA
- COVER POWER WINDOW SWITCH
KOSTAL
- AC COMPRESSOR
DENSO THERMAL SYSTEMS
- REAR ARMREST LINEAR DAMPER
CULTRARO
- REINFORCEMENT B-PILLAR
MUBEA
- 8-SPEED AUTOMATIC TRANSMISSION
ZF

Image source: BMW

Suppliers wanted: Content for car cutaways represents a sampling of global suppliers surveyed across 400+ components and systems. If you'd like to be included in future cutaway surveys, please contact purva.prashar@spglobal.com or visit autotechinsight.ihsmarkit.com

IHS Markit now a part of **S&P Global**

AUTO TECNICA | NEWS ORIGINAL EQUIPMENT MANUFACTURE

COMPONENTI MTA SU MASERATI GRECALE

MTA, AZIENDA ITALIANA presente sul mercato globale nel settore automotive attraverso le tre divisioni Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza, ha annunciato la fornitura di una serie di componenti destinati ad essere montati sulla nuova Maserati Grecale, il nuovo SUV della Casa del Tridente presentato a marzo in anteprima mondiale.

OROLOGIO DIGITALE ESCLUSIVO L'oggetto più visibile poiché montato al centro della plancia è l'orologio digitale realizzato in esclusiva dalla divisione elettronica di MTA nella sua sede di Rolo. Si tratta di qualcosa in più di un semplice 'segnatempo' poiché esso visualizza le immagini appositamente generate dal sistema di infotainment grazie a un TFT da 1,8" a elevata risoluzione (200ppi) racchiuso da una ghiera cromata. Chi guida può accedere infatti a diverse schermate, quali orologio, bussola, accelerometro e performance, quest'ultima per la visualizzazione di parametri chiave della vettura.

TECNOLOGIA SOTTO IL COFANO Nascosti alla vista ma non meno importanti sono i componenti sviluppati dalla divisione elettrica di MTA, quali la centralina FRB e due moduli componibili portafusibili e relè, oltre che un nodo di derivazione a due vie fornito di jump start. Il posizionamento della FRB e dei moduli è assicurato da supporti realizzati in materiale plastico in grado di ottimizzare il layout e garantire il necessario grado di protezione.

MTA È ANCHE NEL VANO BAGAGLI Il baule di Maserati Grecale ospita poi la centralina FRB-RB e il modulo portafusibili e relè, per i quali è stato sviluppato un frame in materiale plastico per agevolare l'installazione, con riguardo al layout del cablaggio posteriore. Sempre per il vano baule, dove è installata la batteria, MTA ha fornito la collaudata centralina CBA, fissata al polo positivo tramite un morsetto a vite.

La fornitura per Grecale conferma e amplia la proficua partnership di lunga data tra MTA e Maserati.



VREDESTEIN QUATRAC PER IL NUOVO VW CADDY

VOLKSWAGEN COMMERCIAL VEHICLES HA SCELTO VREDESTEIN per equipaggiare il nuovo Caddy. Saranno infatti gli all-season Quatrac 205/65R15 99H XL ad essere montati in OE su alcuni modelli Caddy prodotti nello stabilimento Volkswagen di Poznan, in Polonia.

Il Gruppo Volkswagen e Apollo Tyres già alla fine del 2021 avevano firmato un contratto per dotare di pneumatici estivi Ultrac e Sportrac 5 la nuova Audi A1 Sportback.

I Quatrac scelti per il Caddy offrono elevati livelli di efficienza nei consumi (classe A), una maneggevolezza eccellente in condizioni di bagnato, neve e asciutto, oltre a elevati comfort e silenziosità di marcia.

Il Vredestein Quatrac sarà anche disponibile sul mercato europeo dei ricambi per supportare nel lungo termine i clienti

Volkswagen Caddy. "Si tratta di un altro importante tassello che conferma la qualità dei prodotti a marchio Vredestein e le capacità del team Apollo Tyres a livello globale", ha dichiarato **Benoit Rivallant**, Presidente e CEO di Apollo Tyres Europe.



WER LIEFERT WAS: LAND ROVER RANGE ROVER

Luxus-Geländewagen in fünfter Generation

MÜNCHEN. Der Range Rover aus dem Hause Land Rover setzt seit seinem Debüt 1970 Maßstäbe für Luxus-Geländewagen. Auch die fünfte Generation, die in diesen Wochen zu den deutschen Händlern kommt, orientiert sich an

diesem Anspruch. Das Auto basiert auf einer neuen Plattform. Es wird in zwei Karosserievarianten (5,05 oder 5,25 Meter Länge) angeboten und ist mit vier, fünf oder sieben Sitzen erhältlich. Das Antriebsportfolio ist breit gestaf-

felt und reicht über mild hybridisierte Benzin- und Dieselmotoren bis zu zwei Plug-in-Hybridsystemen, die bis zu 119 Kilometer elektrische Reichweite ermöglichen. Ein batterieelektrisches Modell ist für 2024 angekündigt.

Für die aufwendige Luftfederung des neuen Range Rover liefern unter anderem Raps, Voss und Vibracoustic zentrale Komponenten. Leonl steuert unter anderem das Hochvolt Bordnetz für die Plug-in-Antriebe bei. Gen-

tex den digitalen Innenspiegel und Webasto das Panoramadach. Für Behaglichkeit im Innenraum sorgen unter anderem der Teppichboden von Auria sowie die Interieur-Beleuchtung von Hella und Grupo Antolin. Jürgen Fander

Antriebsysteme und Sensoren: Garmin (Fahrerüberwachung, Carportortoffner), Hella (Fahrpedalassistent), Katzo (Regensensur)

Lenkung: ZF (Lenkrad)

Heizung und Kühlung: Mahle (Glasheizventile)

Sitze: Helleman/Tyton (Bündelungs- und Befestigungssysteme, Kabelschutzsysteme)

Rückhalte- und Sicherheitssysteme: ZF (Sicherheitsgurt, Fahrerairbag)

Innenraum: Auria (Teppichboden, Radfahrverkleidungen, Koffertürenverkleidungen), Lübz & Vogt (Garnituren), Grupo Antolin (Scheibenblätter)

Kraftstoffanlage: Kayser (Kraftstofftank Isolationsventil), Magna (Tankmodul)

Karosserie: Hutzlmaier (Türdichtungen, Fensterrahmen, Schraubschuttschienen), Burgard (Radlaufbleche, Hinterrad), Alpaar (Schwabenachse), Webasto (Schwabenachse), Genamp (Seitenaufhängelager, A-Säule, B-Säule, innere A-Säule, Tunnel, Getriebeverankerung, Batteriehalter), Vibracoustic (Türen)

Fahrwerk: Raps (Sperrenverblock, Luftfederung, Dämpferventil), Voss (Luftfederleistungen), Gestamp (Niederer Hilfsrahmen, Sitzrahmen), ThyssenKrupp (adaptive Dämpfer), Vibracoustic (Luftfedern, Fahrwerkträger, Hydro-Nocken), ZF (Fahrwerkskomponenten, E-Modul)

Abgasanlage: Dingslinger (Spezialdichtungen, Abschalteinheit)

Bremssystem: Brembo (Bremssattel, Bremscheiben), Nardo (Elektrische Parkbremse)

Türen: Eöcha (Türfeststeller), Huf Hälsbeck & Fürst (Türverriegelung), Faurecia (Türpaneele)

Räder und Reifen: Borsbet (Leichtmetallräder)

Elektrik/Elektronik: MD Elektronik (Kassalösungen), Helleman/Tyton (Bündelungs- und Befestigungssysteme, Kabelschutzsysteme), Katzo/Tarsteingelbe (Leitkabelverteilung), Bosch (Leitkabel), **Siemens** (Leitkabel), **Siemens** (Leitkabel), **Siemens** (Leitkabel), **Siemens** (Leitkabel)

Getriebe und Antrieb: Fichtel (Getriebe-Dieselmotoren), Helleman/Tyton (Bündelungs- und Befestigungssysteme, Kabelschutzsysteme), Dörflinger (Niederflurdrivesysteme), Vibracoustic (Differentialverankerung, Getriebeverankerung), ZF (Antriebsgelenkmotoren)

Schließsystem: Huf Hälsbeck & Fürst (Schließsystem)

Motor: Dana (Dichtungen), Dingslinger (Abschirmteile, Zylinderkopf-Dichtung, Spezialdichtungen), Rheinmetall (Kurbelwellenlager, Kurbel, Pleuellagerschalen, Pleuellagerheben, Pleuellager, Pleuellager-Ventil, Wasserpumpe, Saugarmchassis), Mahle (Visco-Protektor, Kühlungs-Komponenten), Hirschmann (Steckverbindung Motorverankerung), Mann-Hummel (Isolierung Hochvolt-Batterie Plug-in-Hybridantrieb), Leonl (Motor-Kabelsatz, Hochvolt-Bordnetz), Vibracoustic (elektrisch schaltbare Hydro-Metalllager, Tilger)

Quelle: Angaben der Zulieferer (ausgewählte Bauteile)

© Automobilwoche 2022

WER LIEFERT WAS: BMW SIEBENER

Wuchtige Limousine mit breiter Antriebspalette

MÜNCHEN. Die neue, siebte Generation des BMW Siebener, intern G70 genannt, ist eine Oberklasselimousine, die es beim Antrieb allen recht machen will. Sie wird mit Verbrennungsmoto-

ren, Plug-in-Antrieben und als rein elektrisches Modell i7 angeboten. Allerdings nur noch in einer Größe, nämlich der Langversion mit 3,22 Meter Radstand und knapp 5,40 Meter Karosserielänge. Op-

tisch orientiert sich das Modell eher am chinesischen Geschmack. Ab September soll das Auto bestellbar sein. Um das wuchtige Fahrzeug einigermaßen agil zu halten, steuert ZF eine Hinter-

achslenkung bei. Valeo liefert die LED-Beleuchtung der großen BMW-Niere. Nidec ist Lieferant des Pumpensteuergeräts, das das Reinigungssystem der Sensoren überwacht, die auch automati-

sierte Fahrfunktionen ermöglichen – wie etwa die Frontkamera von Magna. Im Wagen sorgt ein Soundsystem von Harman und Bowers & Wilkins für Musikgenuss.
Jürgen Pander

Elektrik/Elektronik

Gebauer & Griller (Niedervoltverkabelung), Valeo (Generator), Fränkische IP (Kabelschutzsysteme), **MTA (Stromverteiler)**, Nidec (Pumpensteuergerät, Stützgerät), 4-Zonen-Klimaautomatik, Hellermann-Tyton (Kabelbündelungs- und Befestigungssysteme, Kabelschutzsysteme)

Navigation und Infotainment

WISI (5G-Mobilfunkantenne), Harman, Bowers & Wilkins (High-End-Soundsystem)

Motor

Dana (Zylinderkopfdichtungen, Nebendichtung Turbolader), IBS Filtran (Ölwannenmodul), Hirschvogel (Rails), BBP (Designmotorabdeckung), Continental (Turboladerleitungen, Kraftstoffleitungen), Freudenberg (Kopflanschdichtung, Einlasskrümmendichtung, Gleitringdichtung, Kurbelwellendichtungen, Ventilschaftdichtungen, O-Ringe), Mann + Hummel (Ladeluftleitung), Vibracoustic (Motorlager), UFI Filters (Ölfiltermodul), Mahle (Kolben, Ringe, Bolzen, Ventile, Ventilsitze, Luftfilter, Luftansaugkrümmer, Ölfilter, Ölpumpe, Radiator, Kühlmodule, Thermostat)

Beleuchtung

Marelli Automotive Lighting (Voll-LED-Heckleuchten, Steuergerät LED-Scheinwerfer), Lumberg (Steckverbinder), Valeo (beleuchteter Kühlergrill), Stocko Contact (Steckverbinder), Magna (Kennzeichenbeleuchtung), ZKW (Scheinwerfer)

Getriebe und Antrieb

Mühlhoff (Automatikschwungrad), Hirschvogel (Antriebskegelräder, Getrieberäder, Getriebewellen), Continental (Ölkühllösungen), Freudenberg (Getriebedichtung, Radialwellendichtung Schalt-/Antriebswelle), HellermannTyton (Kabelbündelungs- und Befestigungssysteme, Kabelschutzsysteme), Vibracoustic (Kardanwellenlager, Gelenkwellenentkopplung), ZF (Automatikgetriebe), SGF (Antriebsgelenkscheibe, Mittellager), Mahle (Getriebeölkühler), Magna (Verteilergetriebe)

Assistenzsysteme und Sensorik

Valeo (Ultraschallsensoren, Parking-Kameras/-Funktionen, Regen-/Licht-/Tunnel-Sensor), Magna (Frontkamera)

Heizung und Kühlung

Heyco (Luft-Wasser-Management Klimagerät), Kayser (PVC-Leitungen), Hutchinson (Kühlmittelleitungen, Standheizungsleitungen), Gentherm (Sitzklimatisierung Rücksitzbank), Freudenberg (PTFE-Ring Kühlsysteme), Stocko Contact (Stanzkontakte), Mahle (Kondensator)

Lenkung

Rollax (Lenkungs-komponenten), Gentherm (Lenkradheizung), Freudenberg (Bälge), ZF (Hinterachslenkung), SCF (Lenkungsgelenkscheibe)

Scheiben und Spiegel

Dr. Schneider (Spiegeldreieck), Kostal (Fensterheberschalter), Hirschmann (Spiegelverkabelung), Sika (Klebstoff Verjagung), Magna (Innen-/Außenpiegel)

Scheibenwischer

Valeo (Frontwischersystem)

Sitze

HellermannTyton (Kabelbündelungs- und Befestigungssysteme, Kabelschutzsysteme)

Innenraum

Holz-Waistl (Säulenverkleidungen, Himmelverkleidung, Einstiegsleisten), Novem (Instrumententafel, Türzierteile, Dekorkopfstützen, Echtfurnier-/Carbonoberflächen, Licht und Kinematik Mittelkonsole), Ideal (Gepäckraum, Abdeckung Radhaas), Auria (Teppichboden, Stirnwandsolierung, Schallsolierungen), Fischer (Fugenausströmer Cockpit/Mittelkonsole, Ausströmer B-Säule), Borgers (Hutablage, Kofferraumauskleidung), Continental (PVC-Oberfläche/Kunstleder Instrumententafel, Techniplas (Mittelkonsole/Kartentasche), Techniplas (Mittelkonsole), Hirschmann (Steckergehäuse), Forvia (Türpaneelle)

Rückhalte- und Sicherheitssysteme

ZF (Sicherheitsgurte)

Karosserie

Ideal (Motorraumdämpfung), EuWe (Heckentlüftung), Linde + Wiemann (Zusammenbau Querstrebe), Mühlhoff (Vertikalabstützung Stirnwand, Verstärkung Aufnahme Tragrohr), Borgers (Akustikbauteile Motorraum, textile Unterbodenverkleidung), Motherson (Stoßfänger), Meleghy (Streifen), Autoneum (Hitzeschilde, Unterbodenschilde, NVH-Anbauteile), Montplast (Längsträgerverkleidung, aktive Luftklappensteuerung), BBP (Motorraumverkleidung, Wassermanagementsystem, Unterbodenverkleidungsteile, Verschlussdeckel Bodenblech), Edscha (Heckdeckelscharniere), Techniplas (B-Säulen-Blenden), Sika (Klebstoffe), Snop (Schließblech Längsträger, Verstärkung Heckleuchtentopf, Anbindung Gepäckraumwanne), Vibracoustic (Tilger), Magna (Aktuator aktiver Kühlergrill, Haubenscharniere, Verriegelung Motorhaube)

Schließsystem

Witte (Schließbügel Frontklappe, Heckbetätigung), Magna (Seitentürschloss)

Kraftstoffanlage

Veritas (Kraftstoffleitungen), Kayser (Staubfilterleitung Aktivkohlefilter, Tankentlüftungsleitung), Hutchinson (Kraftstoffleitungen), Freudenberg (Einspritzdichtung, O-Ringe), Mahle (Kraftstofffiltermodul)

Bremssystem

Hirschmann (Verkabelung el. Parkbremse), Brembo (Bremsattel)

Räder und Reifen

Bridgestone (Reifen)

Abgasanlage

Boysen (Krümmer, Hotends inkl. Katalysatoren und Partikelfilter, Coldends inkl. Schalldämpfer), Veritas (Partikelfilter-Steuerleitungen), Continental (Dieselpartikelfilterleitungen), SGF (Abgasaufhängung)



Foto: BMW

E-Antriebskomponenten (Hybrid- und BEV-Varianten)

Gebauer & Griller (Hochvoltverkabelung), Continental (Motorlager, Motorkühlungsleitungen), Gentherm (Hochvolt-Zellkontaktierung), Hirschmann (Hochvoltverkabelung), Leoni (Hochvolt-Bordnetz)

Türen

Huf Hülsbeck & Fürst (Türgriffe), Dr. Schneider (Türrahmenverkleidung), Kostal (Türscharniere, Türfeststeller), Hirschmann (Türgriffverkabelung), ZF (Mikroschalter)

Quelle: Angaben der Zulieferer (ausgewählte Bauteile)

© Automobilwoche 2022

PRODUCTS & SERVICES

The shift to high-voltage

Alongside passenger cars, the heavy duty electric vehicle market is also accelerating and requires support from high-voltage components

▶▶ The move from low- and medium-voltage systems to high-voltage systems is one of the biggest recent trends seen by the automotive electric component market, which has been accelerated by the requirements of electric and hybrid vehicles.

While the shift to high-voltage systems has been led by passenger vehicles, which is often the case for new technologies for mobile machinery, there has also recently been a trend from other segments.

Some industries, such as construction and agricultural which have not had as much focus on EVs, are now starting to put their R&D effort into the electrification of machinery and vehicles. In addition, there's increasing activity in the electric heavy-duty truck market with a number of projects in development for major global OEMs.

MTA has been producing electric components for automotive applications and mobile machinery since 1954, however this development of electric products for electrified systems has required a major shift in its R&D, purchasing and manufacturing.

Its development teams have concentrated on a new set of characteristics, for example the consideration of special safety regulations that must be added to existing standards to handle high voltage current.

The company's purchase office had to start a complex search for new suppliers for new, specific materials; establish lasting relationship of trust with them; and afford new evaluation and qualification processes.

MTA has been able to create a short supply chain, mainly based in EMEA, achieving two main advantages: reduced design development times with experts



MTA develops high-voltage PDUs and Junction Boxes for electric passenger cars and trucks

in new manufacturing technologies and lower CO₂ emissions.

MTA's manufacturing processes have also needed to adapt and adopt new techniques and equipment such as special bays to safely accommodate the tests at the end of assembly lines.

The most significant high voltage products MTA develops for electric passenger cars and trucks are Power Distribution Units (PDUs) and Junction Boxes.

One of the immediate differences when moving from low- and medium- to high-voltage systems is the bigger size and additional weight of the components. For example, a fuse box, which in a low voltage architecture would weigh approximately 200-300g, can be up to 10-times heavier and reach up to 2-3Kg or more in a high voltage setup.

The HV PDUs are used to distribute the power through the vehicle and are developed for major car and truck manufacturers. The housing is made of cast aluminum (with an increasing percentage of recycled raw material) to ensure insulation from external agents and for optimal heat dissipation.

The latest developments for heavy duty include a modular PDU with integrated passive cooling systems, which are connected to the vehicle's cooling system. The PDU is very flexible and adaptable to several truck platforms. It is made of aluminum plates and an internal resin layer insures ingress protection and electrical insulation.

The current trend, mainly for heavy duty applications, is an increasing interest for PDUs with integrated electronics able to manage communication protocols

and to diagnose the status of the components of the interested lines.

The junction boxes developed for car manufacturers are located inside the battery pack and have a PCB connected to the BMS (Battery Management System) of the vehicle. In this way, the junction box can convey the current from the battery to the electric motor during driving or, in the recovery phase, it can recharge the batteries.

As well as products developed for the new high-voltage architectures, MTA is able to supply OEMs with a comprehensive range of electronic and power electronic products, such as displays, ECUs, on-board battery chargers, and DC/DC converters for heavy duty applications. ©

FREE READER INQUIRY SERVICE
To learn more about EDN Group,
visit: www.magupdate.co.uk/PEHV

WER LIEFERT WAS: MASERATI GRECALE

SUV-Modell mit Allrad und Achtgang-Automatik

MÜNCHEN. Luxuriöse SUV-Modelle sind nach wie vor gefragt. Maserati reagiert darauf mit dem neuen Grecale, der zweiten SUV-Baureihe der Marke nach dem bereits 2016 vorgestellten Levante. Der etwas kompaktere Grecale (Länge 4,85 Meter) teilt sich die technische Plattform mit dem Alfa Romeo Stelvio. Der Wagen zielt auf das Segment von Porsche

Macan und Jaguar F-Pace. Angeboten werden vorerst drei Motorisierungen, die ein Leistungsspektrum von 300 bis 530 PS (221 bis 390 kW) abdecken. Ein rein elektrisches Modell namens Grecale Folgore soll Ende nächsten Jahres folgen. Serienmäßig ist der Grecale mit Allradantrieb und einem Achtgang-Automatikgetriebe ausgestattet.

Das Auto soll Eleganz, Sportlichkeit und Komfort miteinander kombinieren. Dies geschieht etwa durch eine serienmäßige Luftfederung in der Top-Variante Trofeo, für die Rapa den Magnetventilblock beisteuert. Oder durch die Voll-LED-Scheinwerfer, die Marelli Automotive Lighting liefert. Und auch durch die diversen Echtholz- oder Carbon-Ober-

flächen im Innenraum, die von Novem kommen.

Der Reifenhersteller Bridgestone wiederum hat für den Grecale spezielle Reifen entwickelt, die parallel zum Fahrzeug digital entworfen, getestet und optimiert wurden. Die Pneus verfügen laut Bridgestone über ein asymmetrische Profildesign und eine auf den Mild-Hybrid-Antriebsstrang des

Fahrzeugs abgestimmte Karosseriekonstruktion. Weitere wesentliche Komponenten steuern Forvia mit dem Abgassystem, die GG Group mit der Verkabelung, ZF mit der Lenkung sowie diversen Fahrwerk- und Getriebebauteilen oder ElringKlinger mit einer Reihe unterschiedlicher Dichtungen und Abschirmteile bei.

Jürgen Pander



| IZB Wolfsburg: MTA, Italy develops junction box for ë-Berlingo and e-Partner [Italy]

 [**Germany**] 

[Search News](#)

On October 7, [MTA S.p.A.](#) announced it will present a new junction box developed for ë-Berlingo and e-Partner, the new generation of multipurpose commercial vehicles produced by Stellantis at the International Suppliers Fair (IZB) in Wolfsburg. The junction box is a 450 V unit installed in the battery pack compartment, which on the one hand supplies current to the electric motor and, on the other, recovers energy during braking to recharge the battery.

The unit contains an HV fuse and a PCB (Printed Circuit Board) that allows the current, voltage, and battery charge to be measured. The busbar developed for the junction box of ë-Berlingo and e-Partner is blanked in the MTA site in Codogno, the PCB is assembled in Rolo, the site specialized in electronics, and the plastic is molded by MTA Morocco where the final assembly is also carried out and the product forwarded to the Stellantis facility in Spain.

Based on [MTA S.p.A. press release](#)

<Oct 11, 2022>

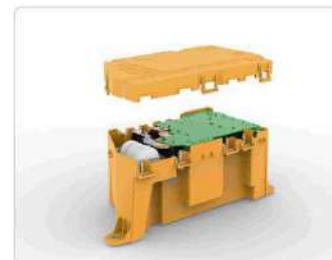
MTA: nuova junction box per i veicoli elettrici di Stellantis

In occasione di IZB, **MTA** (Hall 2 Stand 2409), multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso le Business Unit Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza, ha presentato la nuova junction box sviluppata per ?-Berlingo e e-Partner, sviluppati sulla piattaforma elettrica EK9 di Stellantis. La nuova generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti dal Gruppo a marchio CITRÖEN e PEUGEOT vanta uno stile di guida efficiente, con accelerazioni dolci e frenata rigenerativa che consentono di massimizzare l'autonomia. La junction box sviluppata per ?-Berlingo ed e-Partner è una centralina a 450 V situata nel vano del pacco batterie e ha lo scopo da una parte di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria. La centralina contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria. Per la centralina sviluppata per ?-Berlingo ed e-Partner, il busbar viene tranciato nell'headquarter di **MTA** a Codogno, il PCB assemblato a Rolo nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in **MTA** Morocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento Stellantis in Spagna. **MTA** offre attualmente un'offerta articolata in ambito elettrificazione di cui fanno parte anche le Junction Box e le centraline per la distribuzione della potenza (HV PDU) ad alta tensione, già installate su vetture elettriche e ibride di diversi importanti costruttori. Per lo sviluppo delle architetture elettrificate, importanti investimenti sono stati profusi da **MTA** in termini di Ricerca & Sviluppo e tecniche produttive. L'utilizzo di materiali specifici, inoltre, ha richiesto la complessa ricerca di nuovi fornitori, con conseguenti nuovi processi di valutazione e qualificazione. **MTA** è stata in grado di creare una filiera corta, principalmente dell'area EMEA, con indubbi vantaggi quali riduzione dei tempi di progettazione grazie a esperti nelle nuove tecnologie produttive e riduzione delle emissioni di CO2.



MTA presenta una junction box per -Berlingo e e-Partner

Durante IZB, **MTA** (Hall 2 Stand 2409) ha presentato la nuova junction box sviluppata per ?-Berlingo e e-Partner, la nuova generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti da Stellantis. Progettati entrambi sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo, i due van a marchio CITRÖEN e PEUGEOT sono caratterizzati da uno stile di guida efficiente, con accelerazioni dolci e frenata rigenerativa che consentono di massimizzare l'autonomia. La junction box sviluppata per ?-Berlingo ed e-Partner è una centralina a 450 V situata nel vano del pacco batterie e ha lo scopo da una parte di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria. La centralina contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria. Per la centralina sviluppata per ?-Berlingo ed e-Partner, il busbar viene tranciato nell'headquarter di **MTA** a Codogno, il PCB assemblato a Rolo nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in **MTA** Morocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento Stellantis in Spagna. **MTA** offre attualmente un'offerta articolata in ambito elettrificazione di cui fanno parte anche le Junction Box e le centraline per la distribuzione della potenza (HV PDU) ad alta tensione, già installate su vetture elettriche e ibride di diversi importanti costruttori. Per lo sviluppo delle architetture elettrificate, importanti investimenti sono stati profusi da **MTA** in termini di Ricerca & Sviluppo e tecniche produttive. L'utilizzo di materiali specifici, inoltre, ha richiesto la complessa ricerca di nuovi fornitori, con conseguenti nuovi processi di valutazione e qualificazione. **MTA** è stata in grado di creare una filiera corta, principalmente dell'area EMEA, con indubbi vantaggi quali riduzione dei tempi di progettazione grazie a esperti nelle nuove tecnologie produttive e riduzione delle emissioni di CO2.



OTTOBRE 19, 2022 - MTA

JUNCTION BOX PER PER I VEICOLI ELETTRICI DI STELLANTIS

Codogno (Lo), 11 ottobre 2022. **MTA** multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre Business Unit- Elettrica, **elettronica** ed **elettronica** di Potenza -presenta in occasione di IZB (Hall 2 Stand 2409) una nuova junction box sviluppata per **Berlingo** e **epartner**, la nuova generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti da **Stellantis**. Entrambi sviluppati sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo, i due **van** a marchio CITRÖEN e PEUGEOT vantano uno stile di guida efficiente, con accelerazioni dolci e frenata rigenerativa che consentono di massimizzare l'autonomia.

La junction box sviluppata per i due **van** di **Berlingo** ed **epartner** è una centralina a 450 V situata nel vano del pacco batterie e ha lo scopo da una parte di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria. La centralina contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria.

Per la centralina sviluppata per **Berlingo** ed **epartner**, il busbar viene tranciato nell'headquarter di **MTA** a Codogno, il PCB assemblato a Rolo nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in **MTA** Morocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento **Stellantis** in Spagna.

MTA offre attualmente un'offerta articolata in ambito elettrificazione di cui fanno parte anche le Junction Box e le centraline per la distribuzione della potenza (HV PDU) ad alta tensione, già installate su vetture elettriche e ibride di diversi importanti costruttori.

Per lo sviluppo delle architetture elettrificate, importanti investimenti sono stati profusi da **MTA** in termini di Ricerca & Sviluppo e tecniche produttive. L'utilizzo di materiali specifici, inoltre, ha richiesto la complessa ricerca di nuovi fornitori, con conseguenti nuovi processi di valutazione e qualificazione.

MTA è stata in grado di creare una filiera corta, principalmente dell'area EMEA, con indubbi vantaggi quali riduzione dei tempi di progettazione grazie a esperti nelle nuove tecnologie produttive e riduzione delle emissioni di CO2.

[Leggi meno](#)

 **FOTOGALLERY (1)** Login to download



Innovativa centralina per Nuova PEUGEOT 308

MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre Business Unit Elettrica, #elettronica ed #elettronica di Potenza, presenta in occasione di IZB (Hall 2 Stand 2409) una centralina elettrica molto innovativa, denominata UDB (Underhood Distribution Box), che equipaggia la Nuova PEUGEOT 308 uscita di recente sul mercato, vettura che continua la tradizione della Serie 3, una delle più longeve della storia del Marchio del Leone. La centralina UDB, alloggiata nel vano motore e dotata di splash-shield, è preposta alla distribuzione della potenza e delle principali utenze elettriche e si distingue per la capacità di gestire un gran numero di ingressi e uscite. Caratteristica, questa, che ha richiesto dimensioni importanti (337 mm x 32 mm x 129 mm) e ha portato a una estrema complessità nella sua realizzazione. La centralina UDB è sviluppata con logica PCB (Printed Circuit Board), #tecnologia che permette di svolgere le stesse funzioni delle centraline cablate con il vantaggio di avere un'ottimizzazione dei cavi e la agevolazione dell'assemblaggio nelle linee produttive. UDB ospita 21 relè e 81 fusibili di differenti tipologie, tra i quali degni di nota sono gli esclusivi M8Compact e MaxiCompact sviluppati da #mta, che si distinguono per occupare meno spazio rispetto a prodotti omologhi. UDB per Nuova PEUGEOT 308 viene prodotta presso la sede di #mta Morocco dove avviene lo stampaggio delle plastiche e l'assemblaggio, per poi essere fornita a cablatori locali. UDB per PEUGEOT 308 va ad aggiungersi alla vasta gamma di centraline elettriche che #mta offre oggi ai principali OEM, per architetture elettriche che spaziano dalle basse alle alte tensioni e per applicazioni auto, moto e mezzi pesanti on e off-highway. La centralina UDB per la Nuova PEUGEOT 308 è preposta alla distribuzione della potenza e delle principali utenze elettriche. Si distingue per la capacità di gestire un gran numero di ingressi e uscite.

OTTOBRE 19, 2022 - MTA

JUNCTION BOX PER PER I VEICOLI ELETTRICI DI STELLANTIS

Codogno (Lo), 11 ottobre 2022. [#MTA](#), multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre Business Unit- Elettrica, [#elettronica](#) ed [#elettronica](#) di Potenza -presenta in occasione di IZB (Hall 2 Stand 2409) una nuova junction box sviluppata per [#Berlingo](#) e [#epartner](#); la nuova generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti da [#Stellantis](#). Entrambi sviluppati sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo, i due [#van](#) a marchio CITRÖEN e PEUGEOT vantano uno stile di guida efficiente, con accelerazioni dolci e frenata rigenerativa che consentono di massimizzare l'autonomia.

La junction box sviluppata per i due [#van](#) di [#Berlingo](#) ed [#epartner](#) è una centralina a 450 V situata nel vano del pacco batterie e ha lo scopo da una parte di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria. La centralina contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria.

Per la centralina sviluppata per [#Berlingo](#) ed [#epartner](#), il busbar viene tranciato nell'headquarter di [#MTA](#) a Codogno, il PCB assemblato a Rolo nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in [#MTA](#) Morocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento [#Stellantis](#) in Spagna.

MTA offre attualmente un'offerta articolata in ambito elettrificazione di cui fanno parte anche le Junction Box e le centraline per la distribuzione della potenza (HV PDU) ad alta tensione, già installate su vetture elettriche e ibride di diversi importanti costruttori.

Per lo sviluppo delle architetture elettrificate, importanti investimenti sono stati profusi da [#MTA](#) in termini di Ricerca & Sviluppo e tecniche produttive. L'utilizzo di materiali specifici, inoltre, ha richiesto la complessa ricerca di nuovi fornitori con conseguenti nuovi processi di valutazione e qualificazione.

[Leggi tutto](#)

FOTOGALLERY (1)



MTA announces new junction box for Citroen and Peugeot e-vans



By WEB TEAM – October 20, 2022

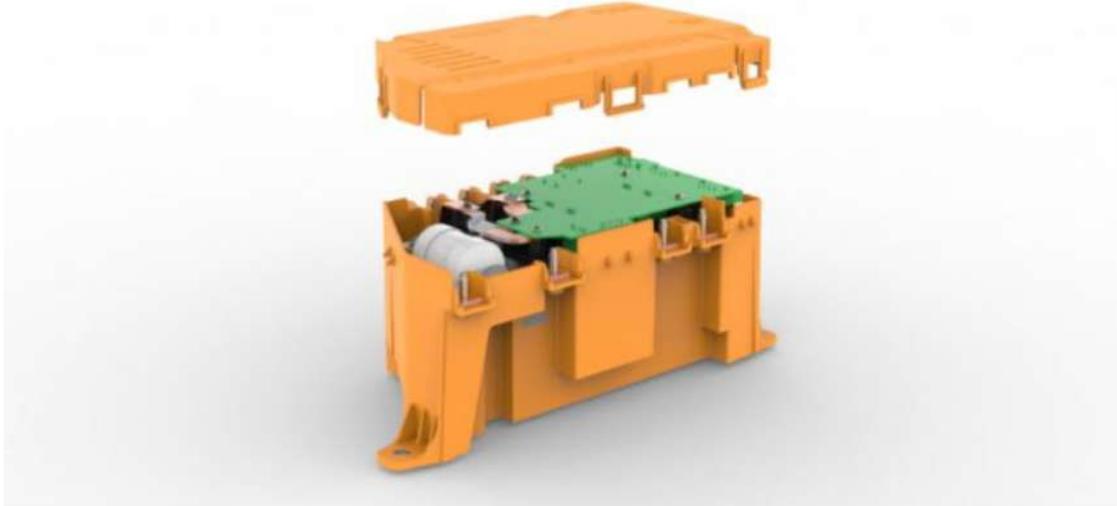
No Comments

 LinkedIn

 Tweet

 Share

+



Automotive supplier MTA has developed a junction box specifically for ë-Berlingo and e-Partner, all-electric car-derived vans produced by Citroen and Peugeot (two brands owned by Stellantis).

The junction box is a 450V unit installed in the battery pack compartment, supplying current to the electric motor and providing regenerative braking. The unit contains an HV fuse and a PCB (printed circuit board) that allows the current, voltage and battery charge to be measured.

The vehicles were developed on the group's EK9 electric platform, featuring gentle acceleration and regenerative braking for maximal range.

The busbar developed for the junction box was developed at an MTA site in Codogno, while the PCB is assembled in Rolo, a site specializing in electronics. The plastic is molded by MTA Morocco where the final assembly is also carried out. Finally, the the product is forwarded to the Stellantis facility in Spain.

MTA primarily offers junction boxes and high-voltage power distribution boxes (PDUs), already installed on electric and hybrid cars from several major manufacturers. For the development of electrified architectures, significant investments have been made by MTA in terms of R&D and production techniques. The use of specific materials also required the complex search for new suppliers, resulting in new evaluation and qualification processes.

MTA has been able to create a short supply chain, mainly EMEA, achieving two main advantages: reduced design development times with experts in new manufacturing technologies and less CO2 emissions.

STELLANTIS / **MTA** sviluppa nuova junction box per van e-Berlingo ed e-Partner

Giovedì, 20 Ottobre 2022



MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre Business Unit– Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza –presenta in occasione di IZB (Hall 2 Stand 2409) una nuova junction box (nella foto) sviluppata per e-Berlingo e e-Partner, la nuova generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti da Stellantis. Entrambi sviluppati sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo, i due van a marchio CITRÖEN e PEUGEOT vantano uno stile di guida efficiente, con accelerazioni dolci e frenata rigenerativa che consentono di massimizzare l'autonomia.

La junction box sviluppata per i due van di e-Berlingo ed e-Partner è una centralina a 450 V situata nel vano del

pacco batterie e ha lo scopo da una parte di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria. La centralina contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria.

Per la centralina sviluppata per e-Berlingo ed e-Partner, il busbar viene tranciato nell'headquarter di **MTA** a Codogno, il PCB assemblato a Rolo nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in **MTA** Marocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento Stellantis in Spagna. **MTA** offre attualmente un'offerta articolata in ambito elettrificazione di cui fanno parte anche le Junction Box e le centraline per la distribuzione della potenza (HV PDU) ad alta tensione, già installate su vetture elettriche e ibride di diversi importanti costruttori. Per lo sviluppo delle architetture elettrificate, importanti investimenti sono stati profusi da **MTA** in termini di Ricerca & Sviluppo e tecniche produttive.



MTA sviluppa una junction box per i veicoli elettrici di Stellantis



REDAZIONE 20/10/2022



Si tratta di una nuova centralina sviluppata per e-Berlingo e e-Partner e pensata con una doppia funzionalità: da un lato fornirà corrente al motore elettrico, dall'altro recupererà energia in frenata per ricaricare la batteria

MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre Business Unit- Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza – presenta in occasione di IZB (Hall 2 Stand 2409) una nuova junction box sviluppata per e-Berlingo e e-Partner, la nuova generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti da Stellantis. Entrambi sviluppati sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo, i due van a marchio CITROËN e PEUGEOT vantano uno stile di guida efficiente, con accelerazioni dolci e frenata rigenerativa che consentono di massimizzare l'autonomia.

La nuova centralina sviluppata per e-Berlingo e e-Partner

La junction box sviluppata per i due van di e-Berlingo ed e-Partner è una centralina a 450 V situata nel vano del pacco batterie e ha lo scopo da una parte di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria.

La centralina contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria.

Per la centralina sviluppata per e-Berlingo ed e-Partner, il busbar viene tranciato nell'headquarter di MTA a Codogno, il PCB assemblato a Rolo nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in MTA Morocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento Stellantis in Spagna.

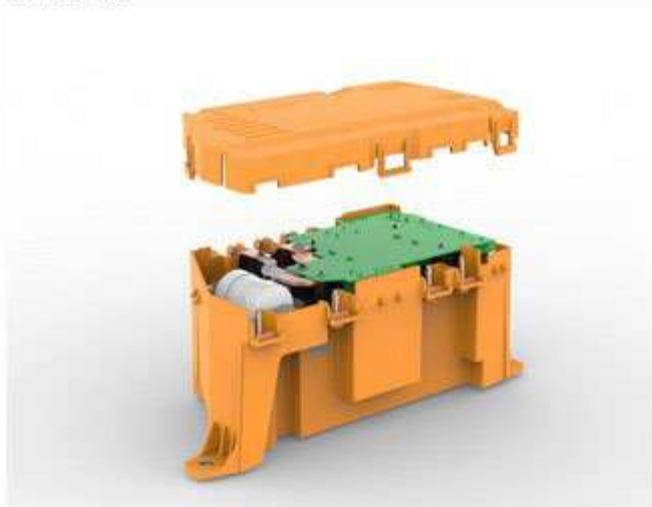
Chi è MTA

MTA offre attualmente un'offerta articolata in ambito elettrificazione di cui fanno parte anche le Junction Box e le centraline per la distribuzione della potenza (HV PDU) ad alta tensione, già installate su vetture elettriche e ibride di diversi importanti costruttori.

Per lo sviluppo delle architetture elettrificate, importanti investimenti sono stati profusi da MTA in termini di Ricerca & Sviluppo e tecniche produttive. L'utilizzo di materiali specifici, inoltre, ha richiesto la complessa ricerca di nuovi fornitori, con conseguenti nuovi processi di valutazione e qualificazione. MTA è stata in grado di creare una filiera corta, principalmente dell'area EMEA, con indubbi vantaggi quali riduzione dei tempi di progettazione grazie a esperti nelle nuove tecnologie produttive e riduzione delle emissioni di CO2.

MTA: nuova junction box per i veicoli elettrici di Stellantis

19/10/22



In occasione di IZB, MTA (Hall 2 Stand 2409), multinazionale che opera nel settore globale ...

[Vai all'Articolo »](#)

Da MTA una junction box per i veicoli elettrici di Stellantis



Da MTA una junction box per i veicoli elettrici di Stellantis.

La multinazionale, che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre Business Unit- Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza, presenta in occasione di IZB una nuova junction box sviluppata per **ë-Berlingo e e-Partner**: la nuova

generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti da Stellantis. Entrambi sviluppati sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo, i due van a marchio CITRÖEN e PEUGEOT vantano uno stile di guida efficiente, con accelerazioni dolci e frenata rigenerativa che consentono di massimizzare l'autonomia.

MTA: identità della junction box

La junction box sviluppata da MTA per i due van di ë-Berlingo ed e-Partner è una **centralina a 450V** situata nel vano del pacco batterie e ha lo scopo di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria. La centralina contiene un **fusibile HV**, un **busbar e un PCB** (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria. Per la centralina sviluppata per ë-Berlingo ed e-Partner, il busbar viene tranciato nell'headquarter di MTA a Codogno, il PCB assemblato a Rolo nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in MTA Morocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento Stellantis in Spagna.

MTA offre un'offerta articolata nell'elettrificazione di cui fanno parte anche le junction box

Nel portfolio vi sono anche le centraline per la distribuzione della potenza (HV PDU) ad alta tensione, già installate su vetture elettriche e ibride di diversi importanti costruttori. Per lo sviluppo delle architetture elettrificate, importanti investimenti sono stati profusi da MTA in termini di Ricerca & Sviluppo e tecniche produttive. L'utilizzo di materiali specifici, inoltre, ha richiesto la complessa ricerca di nuovi fornitori, con conseguenti nuovi processi di valutazione e qualificazione. MTA è stata in grado di creare una **filiera corta**, principalmente dell'area EMEA, con indubbi vantaggi quali riduzione dei tempi di progettazione grazie a esperti nelle nuove tecnologie produttive e riduzione delle emissioni di CO2.

MTA presenta una junction box per ë-Berlingo e e-Partner

19/10/22



Durante IZB, MTA (Hall 2 Stand 2409) ha
presentato la nuova junction box sviluppata per ...
[Vai all'Articolo »](#)

Nuova PEUGEOT 308: MTA realizza un'innovativa centralina



PEUGEOT 308: MTA realizza un'innovativa centralina.

La multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive, attraverso tre Business Unit – Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza, dà vita ad una centralina elettrica molto innovativa, denominata UDB (Underhood Distribution Box), che equipaggia la nuova PEUGEOT 308 uscita di recente sul mercato.

PEUGEOT 308: la centralina UDB di MTA vista da vicino

Alloggiata nel vano motore e dotata di splash-shield è preposta alla distribuzione della potenza e delle principali utenze elettriche e si distingue per la capacità di gestire un gran numero di ingressi e uscite. Caratteristica, questa, che ha richiesto dimensioni importanti (337 mm x 32 mm x 129 mm) e ha portato a una estrema complessità nella sua realizzazione. La centralina UDB di MTA per la PEUGEOT 308 è sviluppata con **logica PCB** (Printed Circuit Board), tecnologia che permette di svolgere le stesse funzioni delle centraline cablate con il vantaggio di avere un'ottimizzazione dei cavi e l'agevolazione dell'assemblaggio nelle linee produttive. UDB ospita 21 relè e 81 fusibili di differenti tipologie, tra i quali degni di nota sono gli esclusivi M8Compact e MaxiCompact sviluppati da MTA, che si distinguono per occupare meno spazio rispetto a prodotti omologhi.

UDB per nuova PEUGEOT 308 viene prodotta presso la sede di MTA Morocco

Qui avviene lo stampaggio delle plastiche e l'assemblaggio per poi essere fornita a cablatori locali. UDB per **PEUGEOT 308** va ad aggiungersi alla vasta gamma di centraline elettriche che MTA offre oggi ai principali **OEM**, per architetture elettriche che spaziano dalle basse alle alte tensioni e per applicazioni auto, moto e mezzi pesanti on e off-highway.

PEUGEOT 308: caratteristiche salienti della centralina UDB di MTA

La centralina UDB per la Nuova PEUGEOT 308 è preposta alla distribuzione della potenza e delle principali utenze elettriche. Si distingue per la capacità di gestire un gran numero di ingressi e uscite.

Renault Austral

Frischer Name, frische Optik

Der Renault Austral als Kadjar-Nachfolger fällt durch Ausstattung, Design und viel Platz auf

Karosserie

Gestamp (Vorderteil, Verstärkungen, Radlasten, oberer und unterer Batteriedeckel, Schweller)

Innenraum

Motherson (Instrumententräger), Dr. Schneider (Fahrer- und mittlerer Belüftungsausströmer, Armauflagen), Grupo Antolin (Dachhimmel, Säulenverkleidung, Kofferraumverkleidung, Sonnenblenden)

Sitze

Sumitomo Riko (Federsitz), Hellermann Tyton (Kabelbündelungs- und Befestigungssysteme, kundenspezifische Kabelschutzsysteme), Faurecia (Stoff- und Lederbezüge, Armlehne, Vordersitzstruktur und Mechanismen, Rücksitzstruktur)

Kraftstoffanlage

Kayser (Aktivkohlebehälter)

Schließsystem

Magna (Seitentürschloss)

Abgasanlage

Dana (Nebendichtungen), Vibracoustic (Abgasanlagenabhängung), Faurecia (Hot-End)

Türen

Grupo Antolin (Türpaneele), Edscha (Heckklappenscharniere), Brose (Heckklappensystem)

Fahrwerk

Vibracoustic (Stützläger, Fahrwerkträger, Anschlagpuffer), ZF (Fahrwerkkomponenten)

Assistenzsysteme und Sensorik

Valeo (Ultraschallsensoren, Fahrerüberwachungssysteme), ZF (Kamera)

Navigation und Infotainment

TE Connectivity (WLAN-Antenne), Valeo (Bluetooth-Modul)

Motor

Vibracoustic (Motorlager), Mahle (Kolbensysteme, Kolbenringe, Kolbenbolzen, Nockenwelle, Ventile, Ölkühlung, Ölfilter, Kühler, elektrische Pumpe)

Elektrik / Elektronik

MTA (Vorsicherungsdose mit Pyroschalter, 48V-Vorsicherungsdose mit Go/No-go-Batterieklammer), Hellermann Tyton (Kabelbündelungs- und Befestigungssysteme, kundenspezifische Kabelschutzsysteme), Mahle (Batterieabkühlung)

Getriebe und Antrieb

Dana (Hitzeschutzschilde), Rollax (Getriebebauteile), Hoerbiger (Kupplungsscheiben), Valeo (elektrischer Gangwahlhebel), Stocko Contact (Federkontakte), Hellermann Tyton (Kabelbündelungs- und Befestigungssysteme, kundenspezifische Kabelschutzsysteme)

Beleuchtung

Marelli Automotive Lighting (Voll-LED-Heckleuchten), Lumberg (Steckverbinder), Valeo (Nebelleuchten, hochgesetzte Bremsleuchte), Grupo Antolin (Deckenleuchte, Ambiente-Umgebungsbeleuchtung)

Heizung und Kühlung

BHTC (Klimasteuergerät), Mahle (Kondensator)

Lenkung

Valeo (Lenkstockschalter)

Scheiben und Spiegel

Motherson (Außenspiegel), Valeo (Fensterheber), Grupo Antolin (Fensterheber), Magna (prismatische Innenspiegel), Brose (Fensterheberantriebe)

Räder und Reifen

Michelin (Reifen), Sumitomo Riko (Buchsen für Vorder- und Hinterradaufhängung)

Scheibenwischer

Valeo (Front- und Heckwischersystem)



Quelle: Angaben der Zulieferer (ausgewählte Bauteile)

Foto: Renault © Automobilwoche 2022

COMMUNIQUES DE PRESSE

PROPULSION THERM. : 23/11/2022 - Filtration d'huile UFI Filters de pointe pour l'un des moteurs de poids lourds les plus populaires

FORMATION : 30/11/2022 - Valeo et l'École polytechnique renouvellent leur partenariat pour l'accélération de projets d'innovation

CONDUITE AUTOMATISEE : 24/11/2022 - La simulation numérique rend l'industrie automobile française encore plus compétitive !

CHASSIS : 24/11/2022 - Kyocera développe le premier système de vision nocturne automobile au monde avec des diodes de lumière blanche et proche infrarouge intégrées dans un seul dispositif laser GaN

PROPULSION THERM. : 22/11/2022 - Deux centenaires célébrés chez Bosch en 2022 : les 100 ans de la bougie de préchauffage et les 100 ans de la batterie

VISION : 17/11/2022 - "The speed of Light" : l'exposition qui retrace l'histoire de l'automobile à l'Audi museum mobile

SOCIETE : 22/11/2022 - La réparabilité des batteries et de l'électronique des véhicules électriques : un véritable enjeu écologique et économique !

PROPULSION THERM. : 17/11/2022 - Melexis dévoile le capteur de pression automobile le plus précis jamais produit

CONDUITE AUTOMATISEE : 17/11/2022 - Stellantis accélère ses recherches en conduite autonome avec l'acquisition d'aiMotive

VISION : 16/11/2022 - Consumer Electronics Show : Prix de l'innovation du CES 2023 pour le système de phares numériques à puce SSL | HD

CHASSIS : 15/11/2022 - IONIQ 6 : les secrets de son efficacité aérodynamique

ELECTRICITE : 15/11/2022 - **MTA** équipe la nouvelle PEUGEOT 308 d'un boîtier de distribution de puissance innovant

CONCEPTION : 15/11/2022 - FEV célèbre l'anniversaire de MORPHEE et lance MORPHEE NEXT

ELECTRONIQUE : 15/11/2022 - NXP présente ses MCU haute performance S32K39 destinés aux applications d'électrification évoluées



15 novembre 2022

MTA équipe la nouvelle PEUGEOT 308 d'un boîtier de distribution de puissance innovant



DCodogno (Italie), le 14 novembre 2022. MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electrique, Electronique et Electronique de puissance - annonce qu'elle équipe la dernière PEUGEOT 308 d'un boîtier de distribution de puissance très innovant, appelé UDB (Underhood Distribution Box).

Le boîtier UDB assure la distribution de puissance et la protection électrique des différents dispositifs. Il se distingue par sa capacité à gérer un nombre élevé d'entrées et de sorties. Cette caractéristique a nécessité le choix de larges dimensions (337 mm x 32 mm x 129 mm) pour la réalisation de ce boîtier qui s'est avérée extrêmement complexe. Le boîtier UDB abrite 21 relais et 81 fusibles de différents types, parmi lesquels les fusibles M8Compact et MaxiCompact exclusifs à MTA, qui se différencient par leur faible encombrement par rapport aux produits équivalents. Installé dans le compartiment moteur de la voiture, le boîtier UDB est protégé par un pare-éclaboussures.

Le boîtier électrique UDB est pourvu d'un circuit imprimé PCB (Printed Board Circuit), dont la technologie permet de réaliser les mêmes fonctions que les unités "câblées" classiques, avec l'avantage d'optimiser le câblage et de faciliter l'assemblage sur les lignes de production. L'UDB pour la nouvelle PEUGEOT 308 est moulé et assemblé par MTA Maroc, avant d'être livré aux câbleurs locaux.

Le boîtier s'ajoute à la large gamme d'unités de distribution de puissance que MTA produit pour les principaux constructeurs, pour des architectures électriques allant de la basse à la haute tension, pour les voitures, les motos, les camions et les machines agricoles et de terrassement.

Source : MTA

MTA : boîtier de distribution de puissance innovant pour la nouvelle Peugeot 308

Partagez sur   

Publication: 15 novembre

MTA annonce qu'elle équipe la dernière PEUGEOT 308 d'un boîtier de distribution de puissance très innovant, appelé UDB (Underhood Distribution Box)...

Le boîtier UDB assure la distribution de puissance et la protection électrique des différents dispositifs. Il se distingue par sa capacité à gérer un nombre élevé d'entrées et de sorties. Cette caractéristique a nécessité le choix de larges dimensions (337 mm x 32 mm x 129 mm) pour la réalisation de ce boîtier qui s'est avérée extrêmement complexe. Le boîtier UDB abrite 21 relais et 81 fusibles de différents types, parmi lesquels les fusibles M8Compact et MaxiCompact exclusifs à MTA, qui se différencient par leur faible encombrement par rapport aux produits équivalents. Installé dans le compartiment moteur de la voiture, le boîtier UDB est protégé par un pare-éclaboussures.



Le boîtier électrique UDB est pourvu d'un circuit imprimé PCB (Printed Board Circuit), dont la technologie permet de réaliser les mêmes fonctions que les unités "câblées" classiques, avec l'avantage d'optimiser le câblage et de faciliter l'assemblage sur les lignes de production. L'UDB pour la nouvelle PEUGEOT 308 est moulé et assemblé par MTA Maroc, avant d'être livré aux câbleurs locaux.

Le boîtier s'ajoute à la large gamme d'unités de distribution de puissance que MTA produit pour les principaux constructeurs, pour des architectures électriques allant de la basse à la haute tension, pour les voitures, les motos, les camions et les machines agricoles et de terrassement.

<https://www.mta.it/> ▲

[Visualiser l'article](#)

MTA : boîtier de distribution de puissance innovant pour la nouvelle Peugeot 308

MTA annonce qu'elle équipe la dernière PEUGEOT 308 d'un boîtier de distribution de puissance très innovant, appelé UDB (Underhood Distribution Box)...[Lire l'actualité / En savoir plus](#)

MTA per il Gruppo Stellantis

Di a cura della Redazione - 20 Novembre 2022



La centralina UDB per la Peugeot 308 di **MTA** è preposta alla distribuzione della potenza e delle principali utenze elettriche.

MTA, multinazionale che opera nel settore dell'elettronica sul mercato globale dell'automotive ha presentato una serie di componenti sviluppati per prodotti di ultima generazione di Stellantis.

MTA per Peugeot 308

Sulla Peugeot 308 è montata la centralina elettrica denominata UDB (Underhood Distribution Box).

La UDB è alloggiata nel vano motore, è dotata di splash-shield ed è preposta alla

distribuzione della potenza alle principali utenze elettriche e si distingue per la capacità di gestire un gran numero di ingressi e uscite.

La UDB ha dimensioni di 337x32x129 mm ed è stata sviluppata con logica PCB (Printed Circuit Board).

Questa tecnologia permette di svolgere le stesse funzioni delle centraline cablate con il vantaggio di avere un'ottimizzazione dei cavi e l'agevolazione dell'assemblaggio nelle linee produttive.

La UDB, prodotta da MTA Morocco, ospita 21 relè e 81 fusibili di differenti tipologie, tra cui gli esclusivi M8Compact e MaxiCompact sviluppati da MTA, che si distinguono per occupare meno spazio rispetto a prodotti analoghi.

Un boîtier de distribution de puissance MTA pour la nouvelle Peugeot 308

MTA équipe la dernière Peugeot 308 d'un boîtier de distribution de puissance très innovant, appelé UDB (Underhood Distribution Box).

Le boîtier UDB assure la distribution de puissance et la protection électrique des différents dispositifs. Il se distingue par sa capacité à gérer un nombre élevé d'entrées et de sorties. Cette caractéristique a nécessité le choix de larges dimensions (337 mm x 32 mm x 129 mm) pour la réalisation de ce boîtier qui s'est avérée extrêmement complexe. Le boîtier UDB abrite 21 relais et 81 fusibles de différents types, parmi lesquels les fusibles M8Compact et MaxiCompact exclusifs à MTA,

qui se différencient par leur faible encombrement par rapport aux produits équivalents. Installé dans le compartiment moteur de la voiture, le boîtier UDB est protégé par un pare-éclaboussures.

Le boîtier électrique UDB est pourvu d'un circuit imprimé PCB (Printed Board Circuit), dont la technologie permet de réaliser les mêmes fonctions que les unités "câblées" classiques, avec l'avantage d'optimiser le câblage et de faciliter l'assemblage sur les lignes de production. L'UDB pour la nouvelle Peugeot 308 est moulé et assemblé par MTA Maroc, avant d'être livré aux câbleurs locaux. ●

Constructeurs, Equipementiers

UNE BOÎTE DE JONCTION MTA POUR LES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES DE STELLANTIS

MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electrique, Electronique et Electronique de puissance - présente une nouvelle boîte de jonction développée...

[> Lire l'info](#)

UNE BOÎTE DE JONCTION MTA POUR LES UTILITAIRES ÉLECTRIQUES DE STELLANTIS

Constructeurs, Equipementiers

Lun, 28/11/2022 - 14:00



MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electricité, Electronique et Electronique de puissance - présente une nouvelle boîte de jonction développée pour le e-Berlingo de CITROEN et le e-Partner de PEUGEOT, la nouvelle génération de véhicules utilitaires polyvalents produits par Stellantis. Tous deux développés sur la plateforme électrique EK9 du groupe.

PDF (298.81 Ko)

Télécharger



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Une boîte de jonction pour les utilitaires électriques de Stellantis

Codogno (Italie), le 28 novembre 2022. MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electricité, Electronique et Electronique de puissance - présente une nouvelle boîte de jonction développée pour le e-Berlingo de CITROEN et le e-Partner de PEUGEOT, la nouvelle génération de véhicules utilitaires polyvalents produits par Stellantis. Tous deux développés sur la plateforme électrique EK9 du groupe, les deux utilitaires légers présentent un mode de conduite plus économique : accélération douce et freinage régénératif permettant de maximiser l'autonomie.

La boîte de jonction développée pour les deux fourgons e-Berlingo et e-Partner est une unité de 450 V installée dans le compartiment du pack batterie. Elle alimente, d'une part, le moteur en courant électrique et, d'autre part, récupère l'énergie lors du freinage afin de recharger la batterie. L'unité de contrôle contient un fusible Haute Tension et une carte de circuit imprimé (PCB - Printed Circuit Board) qui permet de mesurer le courant, la tension et l'état de charge de la batterie.

Le barre-bus, destiné à la distribution de puissance vers plusieurs composants électroniques, développé pour la boîte de jonction des deux utilitaires est découpé au siège de MTA à Codogno. La carte de circuit imprimé est assemblée quant à elle à Rofo, le site spécialisé dans l'électronique, et le plastique est moulé par MTA Maroc où l'assemblage final est également réalisé. Le produit est ensuite acheminé vers l'usine Stellantis en Espagne.

MTA propose une gamme complète de produits d'électrification, comme notamment les boîtes de jonction et les boîtes de distribution d'énergie haute tension (PDU), qui équipent déjà des voitures électriques et hybrides de plusieurs grands constructeurs.

Pour le développement des architectures électrifiées, MTA a réalisé d'importants investissements sur les plans R&D et production. L'utilisation de matériaux spécifiques a également nécessité la recherche complexe de nouveaux fournisseurs, entraînant de nouveaux processus d'évaluation et de qualification. MTA a été en mesure de créer une chaîne d'approvisionnement courte, principalement dans la région EMEA, ce qui lui a permis d'obtenir deux avantages principaux : des émissions CO2 moindres ainsi qu'un développement plus rapide grâce à des experts en nouvelles technologies de production.



Une boîte de jonction pour les utilitaires électriques de Stellantis

Partagez sur

Publication: 29 novembre

MTA, présente une nouvelle boîte de jonction développée pour le e-Berlingo de CITROEN et le e-Partner de PEUGEOT, la nouvelle génération de véhicules utilitaires polyvalents produits par Stellantis...

Tous deux développés sur la plateforme électrique EK9 du groupe, les deux utilitaires légers présentent un mode de conduite plus économique : accélération douce et freinage régénératif permettant de maximiser l'autonomie.

La boîte de jonction développée pour les deux fourgons e-Berlingo et e-Partner est une unité de 450 V installée dans le compartiment du pack batterie.

Elle alimente, d'une part, le moteur en courant électrique et, d'autre part, récupère l'énergie lors du freinage afin de recharger la batterie. L'unité de contrôle contient un fusible Haute Tension et une carte de circuit imprimé (PCB - Printed Circuit Board) qui permet de mesurer le courant, la tension et l'état de charge de la batterie.



Le barre-bus, destiné à la distribution de puissance vers plusieurs composants électroniques, développé pour la boîte de jonction des deux utilitaires est découpé au siège de MTA à Codogno. La carte de circuit imprimé est assemblée quant à elle à Rolo, le site spécialisé dans l'électronique, et le plastique est moulé par MTA Maroc où l'assemblage final est également réalisé. Le produit est ensuite acheminé vers l'usine Stellantis en Espagne.

MTA propose une gamme complète de produits d'électrification, comme notamment les boîtes de jonction et les boîtes de distribution d'énergie haute tension (PDU), qui équipent déjà des voitures électriques et hybrides de plusieurs grands constructeurs.

Pour le développement des architectures électrifiées, MTA a réalisé d'importants investissements sur les plans R&D et production. L'utilisation de matériaux spécifiques a également nécessité la recherche complexe de nouveaux fournisseurs, entraînant de nouveaux processus d'évaluation et de qualification. MTA a été en mesure de créer une chaîne d'approvisionnement courte, principalement dans la région EMEA, ce qui lui a permis d'obtenir deux avantages principaux : des émissions CO2 moindre ainsi qu'un développement plus rapide grâce à des experts en nouvelles technologies de production.

<https://www.mta.it/>

AFTERMARKET

MTA Junction box per i van elettrici di Stellantis

La multinazionale MTA, che opera nel settore dell'automotive attraverso tre Business Unit (Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza), ha recentemente presentato una "junction box" sviluppata per Citroën e-Berlingo e Peugeot e-Partner, la nuova generazione di veicoli commerciali multiuso prodotti da Stellantis e sviluppati sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo. Si tratta di una centralina a 450 V situata nel vano del pacco batterie con un duplice scopo: da una par-

te fornire corrente al motore elettrico, dall'altra recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria. La centralina contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria. In particolare, il busbar viene tranciato nell'headquarter di MTA a Codogno (LO); il PCB assemblato a Rolo (RE) nella sede dedicata all'elettronica e la plastica stampata in MTA Morocco, dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento Stellantis in Spagna. ●



BETA UTENSILI

Ventuno nuovi modelli di avvolgicavi e avvolgitubi da Beta Utensili. I primi sono disponibili con lunghezze da 10 a 30 m, sezioni da 2x1,0 mm² a 5Gx1,5 mm² e tipologie di cavo H05VV-F e H07RN-F. La gamma include versioni con lampada a LED o con presa e spina Schuko. Tutti gli avvolgicavi, fino a una sezione del cavo di 3Gx2,5 mm², sono dotati di protezione termica in caso di sovraccarico del circuito elettrico. Gli avvolgitubi sono disponibili nei modelli con lunghezze da 10 a 15 m e con diametro da 8 e da 10 mm. Sono indicati per l'utilizzo con acqua e con aria, in abbinamento ad utensili pneumatici. ●



CATALOGHI Prodotti e servizi per la sicurezza

MEWA - È stato recentemente pubblicato il catalogo aggiornato degli articoli per la sicurezza sul lavoro di Mewa. Oltre 10.000 i prodotti disponibili anche nello shop on-line "buy4work.mewa.it". L'offerta include un ampio assortimento di articoli suddivisi in cinque sezioni: "scarpe di sicurezza", "guanti da lavoro", "abbigliamento", "protezione e igiene della pelle" e "protezione delle vie respiratorie, degli occhi, dell'udito e della testa". Consegna rapida in tutta Europa. Chi desidera apporre un logo, può richiederlo contestualmente all'ordine. ●



RUBIX - Prima edizione per il catalogo dedicato alle soluzioni per la sicurezza e l'igiene in azienda di Rubix, distributore europeo di forniture industriali. Più di 2.200 articoli di 22 brand sono disponibili a catalogo e sul web, all'indirizzo <https://sicurezza.it.rubix.com/>. La gamma include dispositivi per la protezione di testa, viso e occhi, dell'udito, delle vie respiratorie, delle mani, calzature, abbigliamento monouso e di vestizione, dispositivi anticaduta, articoli per il pronto soccorso e prodotti per le pulizie industriali. L'azienda offre anche una linea di servizi riguardanti la revisione a norma di legge dei dispositivi, la personalizzazione dell'abbigliamento e degli occhiali connettivi, la gestione degli stock con soluzioni di distribuzione automatica. ●



EXIDE TECHNOLOGIES

Il fornitore globale di soluzioni per l'accumulo di energia elettrica Exide Technologies ha introdotto di recente sul mercato del ricambio nuove batterie della gamma "Endurance+ PRO GEL", tecnologia quest'ultima inventata dalla stessa azienda: l'elettrolita - invece di essere in forma liquida - è fissato in un gel. Le "ED851T", in particolare, sono specifiche per applicazioni furgoni e Van. Le batterie non richiedono manutenzione e si dimostrano ideali per tutte quelle applicazioni che necessitano di una elevata resistenza al ciclaggio e che sono sottoposte a forti vibrazioni. Ciò massimizza anche l'aspettativa di vita garantendo, inoltre, avviamenti sicuri. ●



WD 40 Grasso multiuso ad alte prestazioni

Ampliamento per la gamma WD-40 Specialist della multinazionale americana WD-40 grazie all'ingresso dei nuovi grassi multiuso con formula al solfonato di calcio ad alte prestazioni. Disponibili nei formati tubetto da 150 gr e cartuccia da 400 gr, garantiscono performance migliorate in condizioni estreme, come maggiore resistenza all'usura sotto carichi o pressioni elevate e alta protezione contro acqua, ruggine e corrosione, in particolare negli ambienti umidi o caldi. Il prodotto è particolarmente indicato per il trattamento di alberi a cardani, cuscinetti, guide, ingranaggi, cremagliere e giunti a sfera. ●



Equipementiers

MTA ÉQUIPE LE « CŒUR » DE L'ALFA ROMEO TONALE DE COMPOSANTS ÉLECTRIQUES DE POINTE

MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Electrique, Electronique et Electronique de puissance - annonce qu'elle équipe de 3 unités électriques,...

[> Lire l'info](#)

AMTODAY By ZEPROS

L'AFTERMARKET
À LA SOURCE

MTA ÉQUIPE LE « CŒUR » DE L'ALFA ROMEO TONALE DE COMPOSANTS ÉLECTRIQUES DE POINTE

Équipementiers

mar, 06/12/2022 - 10:51



MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Électrique, Électronique et Électronique de puissance - annonce qu'elle équipe de 3 unités électriques, l'Alfa Romeo Tonale, le premier C-SUV électrifié et le modèle qui signe la métamorphose de la marque. Les produits fabriqués pour l'Alfa Romeo Tonale confirment le partenariat de longue date avec la marque, pour laquelle MTA a développé au fil des ans des produits technologiques.

PDF (294.57 Ko)

Télécharger



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

MTA équipe le « cœur » de l'Alfa Romeo Tonale de composants électriques de pointe

Codogno (Italie), le 06 décembre 2022. MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions - Électrique, Électronique et Électronique de puissance - annonce qu'elle équipe de 3 unités électriques, l'Alfa Romeo Tonale, le premier C-SUV électrifié et le modèle qui signe la métamorphose de la marque. Les produits fabriqués pour l'Alfa Romeo Tonale confirment le partenariat de longue date avec la marque, pour laquelle MTA a développé au fil des ans des produits technologiques et innovants conçus pour les différents besoins de ses modèles.

Disponible en motorisations hybrides et diesel, l'Alfa Romeo Tonale bénéficie de systèmes d'électrification de pointe conçus pour servir la marque et son attitude audacieuse. MTA a développé trois boîtiers de distribution de puissance : FRB, RB et CBA, pour les 2 motorisations de ce nouveau SUV. Situés au « cœur » de la voiture ils sont destinés à la distribution de l'énergie « primaire » et à la protection des équipements afin de garantir une sécurité à 100%.

FRB et RB sont des unités « câblées », logées dans la baie moteur dans un seul support en plastique avec couvercle, ce qui permet une meilleure organisation des câbles et la protection des unités qu'il contient. Les unités FRB et RB sont toutes deux équipées d'une barre-bus conçue avec technologie MTA spécifique qui garantit une surface de contact idéale pour améliorer les performances électriques/mécaniques et la dissipation de la chaleur.

La troisième unité de distribution est le CBA, équipé de fusibles boulonnés et d'une borne, pour une installation directe sur le pôle positif de la batterie. MTA complète son équipement de l'Alfa Romeo Tonale de modules avec fusibles MiniVal et micro-relais, de connecteurs C280 et de cosses.

Les produits pour Alfa Romeo Tonale sont fabriqués dans les usines MTA de la zone EMEA : Italie, Slovaquie et Maroc.

MTA équipe le SUV Alfa Romeo Tonale

JEAN-MARC GERVASIO

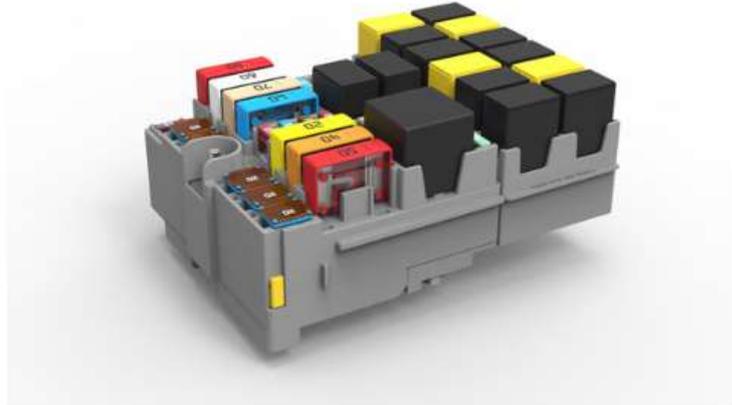
Publié le 06/12/2022 à 17h30

Sujets relatifs :
Aftermarket, Equipementiers, MTA



SUR LE MÊME SUJET

- ▶ Alfa Romeo Tonale : l'ambition de la qualité
- ▶ MTA équipe les modèles hybrides légers de Jaguar Land Rover



© MTA

L'équipementier italien va développer pour le SUV Alfa Romeo Tonale des unités de distribution de puissance (FRB, RB et CBA) pour les motorisations hybrides et diesel.

Les produits fabriqués pour l'**Alfa Romeo Tonale** confirment le partenariat de longue date avec le constructeur, pour lequel **MTA** a développé au fil des ans des produits technologiques et innovants conçus pour les différents besoins de ses modèles. Disponible en motorisations hybrides et diesel, l'Alfa Romeo Tonale bénéficie de systèmes d'électrification de pointe et MTA a développé trois boîtiers de distribution de puissance : FRB, RB et CBA, pour les deux motorisations de ce nouveau SUV.

Situés au cœur de la voiture, ils sont destinés à la distribution de l'énergie « primaire » et à la protection des équipements afin de garantir une sécurité à 100 %. FRB et RB sont des unités « câblées », logées dans la baie moteur dans un seul support en plastique avec couvercle, ce qui permet une meilleure organisation des câbles et la protection des unités qu'il contient. Les unités FRB et RB sont toutes deux équipées d'une barre-bus conçue avec une technologie MTA spécifique qui garantit une surface de contact idéale pour améliorer les performances électriques/mécaniques et la dissipation de la température.

La troisième unité de distribution est le CBA, équipé de fusibles boulonnés et d'une borne, pour une installation directe sur le pôle positif de la batterie. L'équipementier complète son équipement du SUV Tonale de modules avec fusibles MiniVal et micro-relais, de connecteurs C280 et de cosses. Les produits pour l'Alfa Romeo Tonale sont fabriqués dans les usines MTA de la zone EMEA, à savoir en Italie, en Slovaquie et au Maroc.



MTA équipe l'Alfa Romeo Tonale



L'équipementier italien va développer pour le constructeur Alfa Romeo et son C-SUV Tonale, des unités de distribution de puissance (FRB, RB et CBA) pour...

[▶ Lire la suite](#)

MTA équipe le « cœur » de l'Alfa Romeo Tonale de composants électriques de pointe

Partagez sur

Publication: 7 décembre

MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions : Electricité, Electronique et Electronique de puissance, annonce qu'elle équipe de 3 unités électriques, l'Alfa Romeo Tonale, le premier C-SUV électrifié et le modèle qui signe la métamorphose de la marque...

Les produits fabriqués pour l'Alfa Romeo Tonale confirment le partenariat de longue date avec la marque, pour laquelle MTA a développé au fil des ans des produits technologiques et innovants conçus pour les différents besoins de ses modèles.



Disponible en motorisations hybrides et diesel, l'Alfa Romeo Tonale bénéficie de systèmes d'électrification de pointe conçus pour servir la marque et son attitude audacieuse. MTA a développé trois boîtiers de distribution de puissance : FRB, RB et CBA, pour les 2 motorisations de ce nouveau SUV. Situés au « cœur » de la voiture ils sont destinés à la distribution de l'énergie « primaire » et à la protection des équipements afin de garantir une sécurité à 100%.

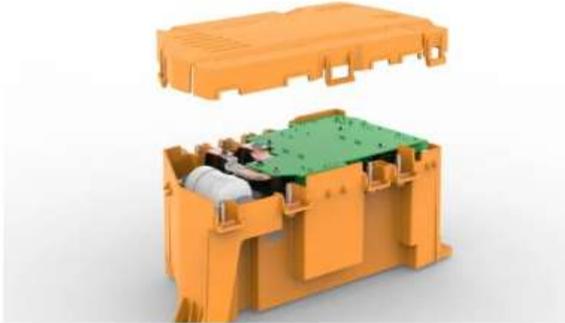
FRB et RB sont des unités "câblées", logées dans la baie moteur dans un seul support en plastique avec couvercle, ce qui permet une meilleure organisation des câbles et la protection des unités qu'il contient. Les unités FRB et RB sont toutes deux équipées d'une barre-bus conçue avec technologie MTA spécifique qui garantit une surface de contact idéale pour améliorer les performances électriques/mécaniques et la dissipation de la chaleur.



La troisième unité de distribution est le CBA, équipé de fusibles boulonnés et d'une borne, pour une installation directe sur le pôle positif de la batterie. MTA complète son équipement de l'Alfa Romeo Tonale de modules avec fusibles MiniVal et micro-relais, de connecteurs C280 et de cosses.

Les produits pour Alfa Romeo Tonale sont fabriqués dans les usines MTA de la zone EMEA : Italie, Slovaquie et Maroc.

<https://www.mta.it/> ▲



Une boîte de jonction pour les utilitaires électriques de Stellantis

Actualité générale | 13 décembre 2022

Par Alain Dieul

AUTOMOBILE

ELECTRICITÉ

MTA, société multinationale opérant dans le secteur automobile dans le monde entier à travers ses 3 divisions – Electrique, Electronique et Electronique de puissance – présente une nouvelle boîte de jonction développée pour le e[™] -Berlingo de CITROEN et le e-Partner de PEUGEOT, la nouvelle génération de véhicules utilitaires polyvalents produits par Stellantis. Tous deux développés sur la plateforme électrique EK9 du groupe, les deux utilitaires légers présentent un mode de conduite plus économique : accélération douce et freinage régénératif permettant de maximiser l'autonomie.

La boîte de jonction développée pour les deux fourgons e[™] -Berlingo et e-Partner est une unité de 450 V installée dans le compartiment du pack batterie. Elle alimente, d'une part, le moteur en courant électrique et, d'autre part, récupère l'énergie lors du freinage afin de recharger la batterie. L'unité de contrôle contient un fusible Haute Tension et une carte de circuit imprimé (PCB – Printed Circuit Board) qui permet de mesurer le courant, la tension et l'état de charge de la batterie.

Le barre-bus, destiné à la distribution de puissance vers plusieurs composants électroniques, développé pour la boîte de jonction des deux utilitaires est découpé au siège de MTA à Codogno. La carte de circuit imprimé est assemblée quant à elle à Rolo, le site spécialisé dans l'électronique, et le plastique est moulé par MTA Maroc où l'assemblage final est également réalisé. Le produit est ensuite acheminé vers l'usine Stellantis en Espagne. MTA propose une gamme complète de produits d'électrification, comme notamment les boîtes de jonction et les boîtes de distribution d'énergie haute tension (PDU), qui équipent déjà des voitures électriques et hybrides de plusieurs grands constructeurs.

Pour le développement des architectures électrifiées, MTA a réalisé d'importants investissements sur les plans R&D et production. L'utilisation de matériaux spécifiques a également nécessité la recherche complexe de nouveaux fournisseurs, entraînant de nouveaux processus d'évaluation et de qualification. MTA a été en mesure de créer une chaîne d'approvisionnement courte, principalement dans la région EMEA, ce qui lui a permis d'obtenir deux avantages principaux : des émissions CO2 moindre ainsi qu'un développement plus rapide grâce à des experts en nouvelles technologies de production.

www.mta.it

I MTA PER IL GRUPPO STELLANTIS

MTA, multinazionale che opera nel settore dell'elettronica sul mercato globale dell'automotive ha presentato una serie di componenti sviluppati per prodotti di ultima generazione di Stellantis.

Il primo è la centralina elettrica denominata UDB (Underhood Distribution Box) dedicata alla Peugeot 308 e che è alloggiata nel vano motore e dotata di splash-shield (foto 2).

E' preposta alla distribuzione della potenza alle principali utenze elettriche e si distingue per la capacità di gestire un gran numero di ingressi e uscite.

La centralina UDB ha dimensioni di 337x32x129 mm ed è stata sviluppata con logica PCB (Printed Circuit Board).

Questa tecnologia che permette di svolgere le stesse funzioni delle centraline cablate con il vantaggio di avere un'ottimizzazione dei cavi e l'agevolazione dell'assemblaggio nelle linee produttive. La UDB ospita 21 relè e 81 fusibili di differenti tipologie, tra cui gli esclusivi M8Compact e MaxiCompact sviluppati da **MTA**, che si distinguono per occupare meno spazio rispetto a prodotti analoghi.

La UDB in oggetto è prodotta presso la sede di **MTA** Morocco dove avviene lo stampaggio delle plastiche e l'assemblaggio, per poi essere fornita a cablatori locali.

E' invece destinata ai nuovi Citroën ë-Berlingo e Peugeot e-Partner basati sulla piattaforma elettrica EK9 del Gruppo, la centralina a 450 V situata nel vano del pacco batterie ha lo scopo da una parte di fornire corrente al motore elettrico, dall'altra di recuperare l'energia in frenata per ricaricare la batteria (foto 1). Questa junction-box contiene un fusibile HV, un busbar e un PCB (Printed Circuit Board) che consente la misurazione della corrente, della tensione e dello stato di carica della batteria.

Il busbar viene tranciato nell'headquarter di **MTA** a Codogno, il PCB assemblato a Rolo, nella sede dedicata all'elettronica, e le parti in plastica stampate in **MTA** Morocco dove avviene anche l'assemblaggio finale e l'invio allo stabilimento Stellantis in Spagna.

Per Alfa Romeo Tonale, infine, **MTA** ha sviluppato le tre centraline FRB, RB e CBA destinate alla distribuzione della potenza primaria e alla protezione delle utenze.

Le FRB e RB sono centraline cablate ed equipaggiate, la prima con fusibili e relè e la seconda con soli relè.

Sono alloggiate nel vano motore in un unico supporto plastico con coperchio, che permette una migliore organizzazione dei cavi e la protezione delle centraline al suo interno.

Le FRB e RB sono dotate entrambe di busbar, progettati con tecnologia **MTA** Fork che garantisce un'ottimale superficie di contatto migliorando le performance elettriche/meccaniche, oltre che la dissipazione termica.

La terza centralina è la CBA, equipaggiata con fusibili e dedicata all'installazione diretta sul polo positivo della batteria (foto 3). Completano la fornitura ad Alfa Romeo Tonale i moduli componibili con fusibili MiniVal e micro relè, i connettori C280 e i terminali.

I prodotti sviluppati per Alfa Romeo Tonale sono realizzati in tre stabilimenti **MTA** situati in Italia, Slovacchia e Marocco.

1 La nuova junction box sviluppata da **MTA** per i commerciali Citroën ë-Berlingo e Peugeot e-Partner

2 La centralina UDB per la Peugeot 308 di **MTA** è preposta alla distribuzione della potenza e delle principali utenze elettriche.

3 La centralina CBA di **MTA**, installata sul polo positivo della batteria di Alfa Romeo Tonale.



1



2



3

AGRI & MT



News

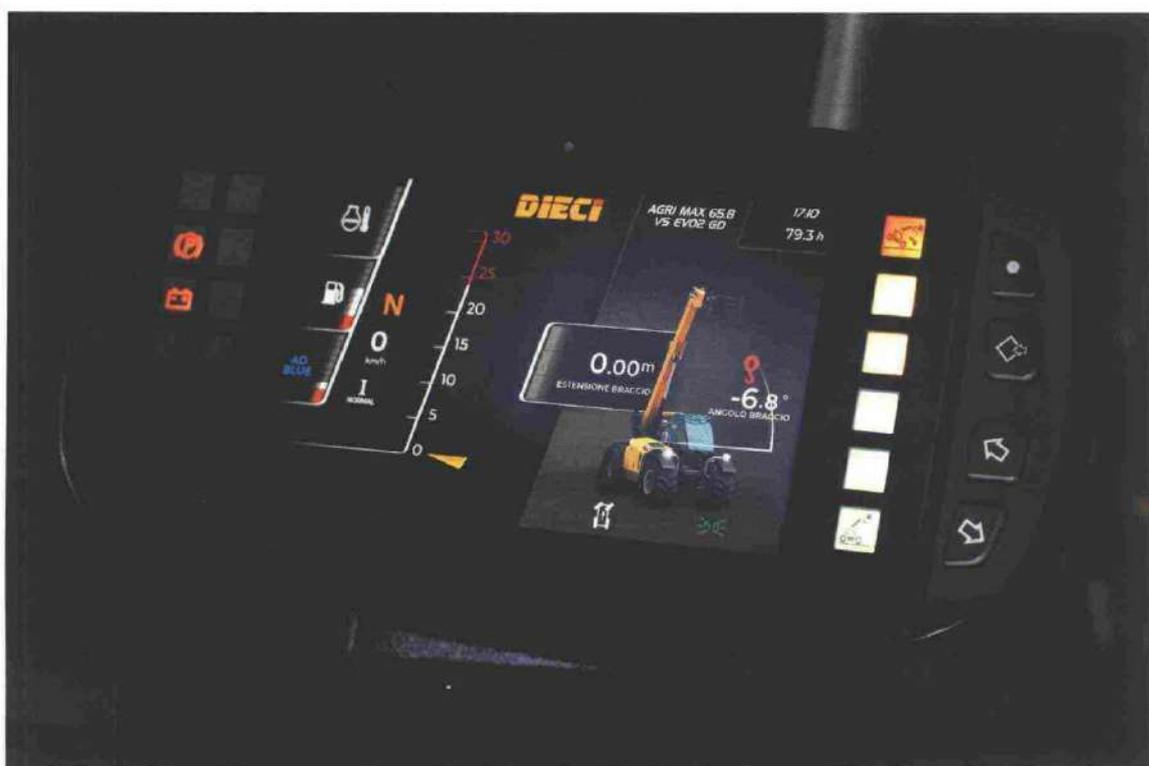
SOLLEVATORI TELESOPICI

Un "quadro completo" a bordo

MTA, multinazionale rinomata per lo sviluppo e la produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, annuncia l'inizio della collaborazione con Dieci, produttore primario nel settore dei sollevatori telescopici. La partnership si basa sulla fornitura di Idea, il quadro di bordo off-the-shelf e customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio. Idea equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia.

La facilità di utilizzo di MTA Studio ha consentito a Dieci, a seguito di un semplice training con gli ingegneri di MTA, di sviluppare il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per le grafiche, sia per le logiche operative. Ad esempio, le barre sulla destra del display Idea sono state programmate da Dieci come spie antibaltamento, caratteristica che consente di accoppiare nel quadro di bordo anche questa funzione di sicurezza, per la massima efficienza. Inoltre, grazie alla vasta memoria e alle feature messe a disposizione da MTA Studio, nel TFT da 7" verrà visualizzata un'immagine della macchina con livello di dettaglio e profondità simili a un 3D. Sul lato destro del TFT, sono presenti 4 pulsanti per la navigazione attraverso le diverse schermate. Il TFT di Idea è incollato al vetro frontale tramite optical bonding che, insieme al vetro minerale di copertura con caratteristiche anti-fingerprint e antigraffio, assicura un'ottima visibilità in ogni condizione ambientale.

Idea è uno strumento molto robusto e ha un grado di protezione IP66, caratteristiche che lo rendono perfetto per gli utilizzi dei telescopici Dieci; è alimentabile sia a 12 Vdc sia a 24 Vdc ed è impiegato da Dieci in versione landscape. La collaborazione tra MTA e Dieci è destinata a rafforzarsi nel tempo grazie alla fornitura del quadro di bordo Idea ad altre macchine che verranno lanciate nei prossimi anni dal Costruttore.



Un' "Idea" per Dieci

16 Gennaio 2022 | Categorie: Componenti, Notizie, Sollevamento | Tag: Agri Max, Agri Plus, Apollo Smart, Dieci, Idea, Mta, quadro di bordo, software, sollevatore telescopico, sollevatori telescopici, soluzioni digitali

MTA inizia una collaborazione con Dieci fornendo Idea, il quadro di bordo che equipaggerà alcuni sollevatori telescopici della celebre azienda.



Molto robusto, alimentabile sia a 12 Vdc sia a 24 Vdc e perfetto per gli utilizzi sui telescopici **Dieci**: si tratta di **Idea**, il quadro di bordo off-the-shelf customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio, che la multinazionale **MTA**, famosa per lo sviluppo e la produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, fornirà a Dieci, primaria azienda produttrice di una vasta gamma di veicoli impiegati in agricoltura ed edilizia.

Idea equipaggerà i sollevatori telescopici **Agri Max e Agri Plus**, adottati in agricoltura, e **Apollo Smart**, destinato al mondo dell'edilizia.

La facilità di utilizzo di MTA Studio ha consentito a Dieci di sviluppare il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per grafiche che per logiche operative.

Ad esempio, le barre sulla destra del display Idea sono state programmate da Dieci come spie antiribaltamento, caratteristica che consente di accorpate nel quadro di bordo anche questa funzione di sicurezza.

La **collaborazione tra MTA e Dieci** è destinata a rafforzarsi nel tempo grazie alla fornitura del quadro di bordo Idea ad altre macchine che verranno lanciate nei prossimi anni dal Costruttore.

Sollevatori telescopici Dieci equipaggiati con il quadro di bordo Idea

SOLLEVAMENTO

NEWS



Testo di: Redazione



Ascolta la news: Sollevatori telescopici Dieci equipaggiati con il quadro di bordo Idea

Spreaker



00:00

02:00



Dieci ha iniziato a collaborare con MTA, multinazionale attiva nello sviluppo e nella produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, grazie alla fornitura di Idea, il quadro di bordo off-the-shelf e customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio.

Idea al momento equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia. Ma la collaborazione tra MTA e Dieci è destinata a rafforzarsi nel tempo con l'installazione di Idea sulle macchine che verranno lanciate nei prossimi anni dal costruttore.

Personalizzazione totale

La semplicità d'uso ha consentito a Dieci, a seguito di un semplice training con gli ingegneri di MTA, di sviluppare il **software applicativo totalmente in-house**, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per le grafiche, sia per le logiche operative. Ad esempio, le barre sulla destra del display Idea sono state programmate da Dieci come **spie antibalzo**, caratteristica che consente di accorpare nel quadro di bordo anche questa funzione di sicurezza, per la massima efficienza. Inoltre, grazie alla vasta memoria e alle feature messe a disposizione da MTA Studio, nel TFT da 7" verrà visualizzata un'immagine della macchina con **livello di dettaglio e profondità simili a un 3D**. Sul lato destro del TFT, sono presenti 4 pulsanti per la navigazione attraverso le diverse schermate.

Il TFT di Idea è **incollato al vetro frontale tramite optical bonding** che, insieme al vetro minerale di copertura con caratteristiche **anti-fingerprint e antigraffio**, assicura una visibilità ottimale in ogni condizione ambientale.

Idea è uno strumento molto robusto e ha un **grado di protezione IP66**; è alimentabile sia a **12 Vdc** sia a **24 Vdc** ed è impiegato da Dieci in versione landscape.

Ricambi & Soluzioni

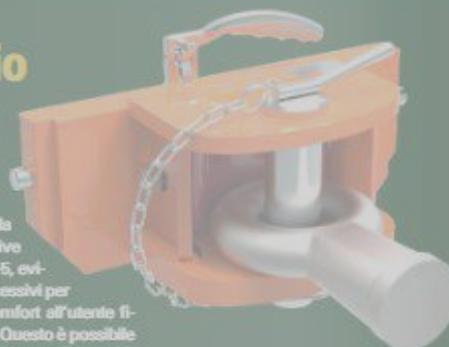
Mai più urti tra occhione e gancio

**NUOVO GANCIO DI TRAINO CBM
ISO Z (EX CUNA3) CON SISTEMA DI
AMMORTIZZAZIONE**

CBM ha di recente migliorato il gancio traino ISO Z (ex CUNA3), dotandolo di un sistema di ammortizzazione brevettato, progettato per tutti i ganci di traino che hanno una omologazione dinamica e che prevedono velocità di utilizzo superiori ai 40 km/h.

La nuova soluzione risolve una volta per tutte il problema dell'eccessivo gioco tra occhioni del rimorchio (che possono avere fori di 68 mm. o 76 mm.) e pemo

del gancio "Z", come da requisiti delle normative ISO 5892-3 e ISO6489-5, evitando urti e rumori eccessivi per garantire il miglior comfort all'utente finale dopo il trasporto. Questo è possibile grazie al lavoro del "sistema di assorbimento degli shock", realizzato con materiale speciale che dissipa l'energia generata dal gioco tra pemo e occhione. In pratica, mentre il trattore frena o rallenta,



il sistema limita l'impatto dell'occhione contro il gancio, eliminando le vibrazioni e i colpi che si verificano normalmente con i ganci traino ISO Z (ex CUNA 3).

Una collaborazione vincente



IDEA DI MTA SUI VEICOLI DIECI

MTA, multinazionale specializzata nello sviluppo e produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, ha avviato una

proficua collaborazione con Deutz, fornendo al produttore di veicoli per agricoltura ed edilizia Idea, il quadro di bordo off-the-shelf e customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio.

In particolare, Idea equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia.

La facilità di utilizzo di MTA Studio ha consentito a Deutz, a seguito di un semplice training con gli ingegneri di MTA, di sviluppare il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per le grafiche, sia per le logiche operative. Inoltre, grazie alla vasta memoria e alle fea-

ture messe a disposizione da MTA Studio, nel TFT da 7" verrà visualizzata un'immagine della macchina con livello di dettaglio e profondità simili a un 3D. Sul lato destro del TFT, sono presenti 4 pulsanti per la navigazione attraverso le diverse schermate.

Il TFT di Idea è incollato al vetro frontale tramite optical bonding che, insieme al vetro minerale di copertura con caratteristiche anti-fingerprint e antigraffio, assicura un'ottima visibilità in ogni condizione ambientale.

Caratteristiche tecniche

- grado di protezione IP66
- alimentabile sia a 12 Volt sia a 24 Volt
- Deutz utilizza il quadro di bordo versione Landscape

Attualità
in breve **MAD**

magini delle colture di piante riprese attraverso delle telecamere che possono essere montate su qualsiasi veicolo per raccogliere immagini sulle condizioni delle colture come il colore, il livello di maturazione, la dimensione dei frutti e delle foglie. L'intelligenza artificiale elabora, analizza e valuta tali dati attraverso le immagini raccolte e propone misure antiparassitarie e suggerisce il momento ideale per la raccolta.

La valutazione delle prestazioni a breve termine dalla raccolta dei dati (cattura delle immagini) attraverso la soluzione offerta da questi servizi, consente ai produttori di colture arboree di intraprendere azioni tempestive basate sul rilevamento dei parassiti e sulla stima dei rendimenti.

L'accordo e il successivo investimento è stato possibile grazie alla partecipazione al THRIVE Accelerator Program, un programma di accelerazione di startup gestito da SVG Ventures, anch'essa parte attiva di questo accordo. **O.M.**

Da **MTA** un' «Idea» per **Dieci**

MTA, multinazionale di Codogno (Lodi) che si occupa dello sviluppo e della produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, ha annunciato recentemente l'inizio della collaborazione con la società Dieci di Montecchio Emilia (Reggio Emilia), produttrice di un'ampia gamma di veicoli impiegati in agricoltura e nell'edilizia.

L'accordo si basa sulla fornitura di Idea, il quadro di bordo off-the-shelf e customizzabile tramite il software tool del proprietario MTA Studio®. Idea equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia.

Dieci ha sviluppato il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per le grafiche, sia per le logiche operative. Ad esempio, le barre sulla destra del display Idea sono state programmate



Il quadro di bordo **Idea** è adottato da **Dieci** sui suoi sollevatori telescopici **Agri Max** e **Agri Plus** per l'agricoltura, e **Apollo Smart** destinato al settore dell'edilizia

da Dieci come spie antiribaltamento, inoltre, grazie alla vasta memoria e alle caratteristiche messe a disposizione da MTA Studio, nel TFT da 7" verrà visualizzata un'immagine della macchina con livello di dettaglio e profondità simili a un 3D. Sul lato destro del TFT sono presenti 4 pulsanti per la navigazione attraverso le diverse schermate. **O.M.**



MAKRO è il kit per la distribuzione precisa e localizzata di **concimi granulari**, composto da:

- sistema di gestione e controllo *standard*: **PERFORMER 530** con distribuzione proporzionata alla velocità di avanzamento; *optional*: **MULTIPERFORMER ISOBUS (VRA)** per applicazioni Industria/Agricoltura 4.0.
- circuito di distribuzione che, a partire da una tramoggia, conduce il concime al terreno attraverso condotti di caduta in numero variabile da 7 a 11.

Nel caso di applicazioni su ripuntatori viene fornito un sistema di **fissaggio delle ancore brevettato**.

FERAGRICOLA
MARZO 2022
VERONA **HALL 6 D**

MADE IN ITALY
Interamente progettato e realizzato in Italia

SOLIDO
Tramogge in acciaio **INOX**

SEMPLICE
Installabile in pochi passaggi

PRECISO
Prodotto localizzato direttamente nel solco di semina

AUTOMATICO
Regolazione automatica o proporzionale

BREVETTATO
Cadute per ripuntatore brevettate

ISO 11783
ISOBUS
Applicazioni isobus con VRA agevolabile 4.0

news



FORMAZIONE

NON CADERE

Cadere salendo e scendendo da una cabina di guida. CFRM spiega come non rischiare

Per quanto le operazioni e i gesti da compiere per raggiungere il posto di guida siano quasi naturali e facilmente fattibili da chiunque entri per la prima volta nella cabina di una macchina industriale o agricola, nella realtà sono invece sconosciute ai più le corrette modalità per l'uscita e la discesa dall'abitacolo e il rischio di cadere è troppo spesso sottovalutato. Il CFRM ci ricorda che l'uscita e la discesa dalla cabina devono sempre avvenire rivolti verso l'abitacolo: si scende esattamente come si è saliti ma con i movimenti al contrario. È indispensabile usare le apposite maniglie e predellini per garantirsi almeno tre punti di contatto, avendo cura di mantenere puliti i gradini e le pedane, specialmente in inverno, quando ghiaccio e fango li possono rendere molto scivolosi.

IN crescita

Aumentano gli autocarri alimentati con carburanti alternativi. Dal 2015 al 2020 sono cresciuti del 29,2%, e attualmente hanno superato i 158 mila. In base a dati di fonte Aci, elaborati dall'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp, risulta che dal 2015 al 2020 il numero di autocarri per trasporto merci con alimentazione alternativa (ibrido-elettrica, a metano e a Gpl) in circolazione in Italia è passato da 122.600 a 158.438 unità, con un aumento del 29,2%.

Quota 750.000!

(Componenti)

Avviata per la prima volta nel 2004, la produzione di motori Power Systems nel Derbyshire è proseguita con successo, e ora JCB festeggia il 750.000° motore uscito dalla linea produttiva. Il presidente di JCB Lord Bamford ha dichiarato: "750.000 motori sono una pietra miliare se si considera che abbiamo iniziato a produrre solo 17 anni fa. In questo periodo i traguardi raggiunti con i nostri motori sono tanti, inclusi due record mondiali di velocità su terra. Con lo sviluppo del nostro nuovo motore a idrogeno, in arrivo c'è molto di più, e il futuro per il business dei motori JCB appare molto luminoso". Più della metà dei 750.000 motori sono stati realizzati presso lo stabilimento JCB Power Systems, che produce la gamma di propulsori da 55 a 212 kW.



SOLLEVATORI TELESCOPICI

NUOVO QUADRO

MTA inizia una collaborazione con Dieci fornendo Idea, un nuovo quadro di bordo per alcuni sollevatori

Molto robusto, alimentabile sia a 12 Vdc sia a 24 Vdc e perfetto per gli utilizzi sui telescopici Dieci: si tratta di Idea, il quadro di bordo off-the-shelf customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio, che la multinazionale MTA, famosa per lo sviluppo e la produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, fornirà a Dieci, costruttore di una vasta gamma di veicoli impiegati in agricoltura ed edilizia. Idea equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia. La facilità di utilizzo di MTA Studio ha consentito a Dieci di sviluppare il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per grafiche che per logiche operative. La collaborazione tra MTA e Dieci è destinata a rafforzarsi nel tempo grazie alla fornitura del quadro di bordo Idea anche per altre macchine che verranno lanciate nei prossimi anni dal Costruttore emiliano.



MAMMOET HA FIRMATO UN ORDINE PER UN TOTALE DI 8 GRU TADANO. OLTRE A DUE GRU CC 38.650-1 E UNA GRU CITY AC 3.045-1 CON E-PACK, MAMMET HA ACQUISTATO 5 GRU FUORISTRADA TADANO GR E UN KIT BOOM BOOSTER.

MTA

Partnership con Dieci



MTA, multinazionale rinomata per lo sviluppo e la produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, ha annunciato l'inizio della collaborazione con Dieci, grazie alla fornitura di Idea, il quadro di bordo "off-the-shelf" e customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio. Idea equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia. La facilità di utilizzo di MTA Studio ha consentito a Dieci, a seguito di un semplice training con gli ingegneri di MTA, di sviluppare il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per le grafiche che per le logiche operative.

Ad esempio, le barre sulla destra del display Idea sono state programmate da Dieci come spie antiribaltamento, caratteristica che consente di accorpate nel quadro di bordo anche questa funzione di sicurezza, per la massima efficienza. Inoltre, grazie alla vasta memoria e alle prestazioni messe a disposizione da MTA Studio, nel TFT da 7" sarà visualizzata un'immagine della macchina con livello di dettaglio e profondità simili a un 3D. Sul lato destro del TFT sono presenti quattro pulsanti per la navigazione attraverso le diverse schermate. La collaborazione tra MTA e Dieci è destinata a rafforzarsi nel tempo grazie alla fornitura del quadro di bordo Idea ad altre macchine che saranno lanciate nei prossimi anni dal costruttore emiliano.

#DO.YOU.KNOW?

**SOLLEVATORI TELESCOPICI
UN'IDEA PER DIECI**



MTA inizia una collaborazione con Dieci fornendo Idea, il quadro di bordo che equipaggerà alcuni sollevatori telescopici dell'azienda emiliana. Molto robusto, alimentabile sia a 12 Vdc sia a 24 Vdc e perfetto per gli utilizzi sui telescopici Dieci, Idea è il quadro di bordo off-the-shelf customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio, che la multinazionale

MTA, nota per lo sviluppo e la produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, fornirà a Dieci. Idea equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia. La facilità di utilizzo di MTA Studio ha consentito a Dieci di sviluppare il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per grafiche che per logiche operative. Ad esempio, le barre sulla destra del display Idea sono state programmate da Dieci come spie antiribaltamento, caratteristica che consente di accoppiare nel quadro di bordo anche questa funzione di sicurezza.

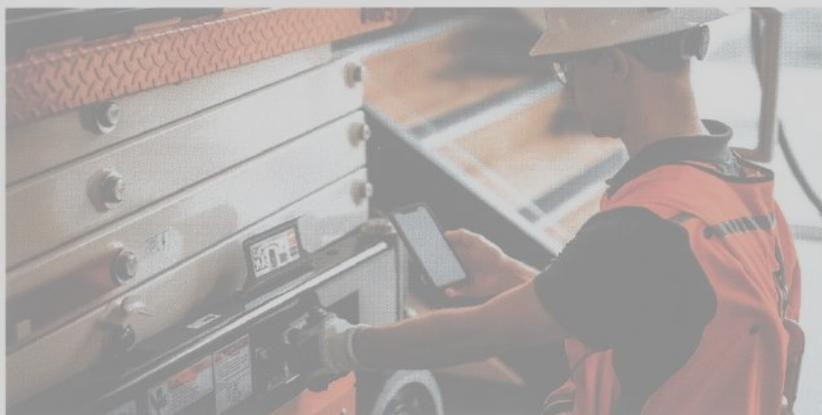
www.dieci.com

PLE

TUTTO SOTTO CONTROLLO

Grazie all'esclusiva App DaVinciGO, i tecnici dell'assistenza JLG possono collegarsi alla piattaforma a pantografo JLG DaVinci AE1932 e fornire assistenza tramite smartphone o tablet. Secondo Randi McClure, responsabile marketing per le piattaforme a pantografo JLG, l'applicazione DaVinciGO, fornita di serie sulle macchine DaVinci, stabilisce un nuovo punto di riferimento per il settore eliminando la necessità di uno strumento esterno specifico per eseguire la diagnostica della macchina. Permette infatti agli utenti di ottenere assistenza a distanza usando la diagnostica abilitata per smartphone. "L'App DaVinciGO permette al personale di servizio, come un tecnico sul campo, di eseguire operazioni, come aggiornamenti software, configurazione, calibrazione e altro, tramite qualsiasi dispositivo collegato" afferma McClure. "Utilizzando la più recente tecnologia digitale, questa App ridurrà i tempi di diagnostica dando agli utenti la possibilità di identificare e risolvere rapidamente i problemi della macchina". L'App DaVinciGO può essere utilizzata su dispositivi iOS e Android per visualizzare, diagnosticare e risolvere i problemi dell'innovativa macchina completamente elettrica di JLG in tempo reale, da qualsiasi luogo. L'app JLG DaVinciGO può essere scaricata e installata gratuitamente tramite App Store o Google Play.

www.jlg.com/it-it



**DAL
MONDO**

COMPONENTI
HI-TECH

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.

Kohler Co. annuncia che il suo Power Group – società globale leader nei motori, nella generazione di energia e nelle soluzioni di energia pulita – ha firmato un accordo per acquisire la multinazionale Curtis Instruments, con sede a Mount Kisco, New York.

Curtis è un partner leader nel settore dell'elettificazione per gli OEM in un'ampia gamma di mercati tra cui movimentazione di materiali, golf e veicoli ricreativi, edilizia, agricoltura, ecc. Il portafoglio di prodotti di Curtis comprende regolatori di velocità del motore, HMI e strumentazione, moduli CAN e altri accessori. Curtis sviluppa anche soluzioni software avanzate per i propri clienti.

Curtis Instruments opererà come stand alone all'interno del Kohler Power Group con Stuart Marwell, Presidente, che riporta a Brian Melka, Presidente del Gruppo. "La nostra intera organizzazione Curtis Instruments è entusiasta di entrare a far parte della Kohler Company e far parte di una società privata lungimirante" ha affermato Stuart Marwell. "Siamo stati attratti da Kohler per la sua storia di quasi 150 anni e per il suo impegno ad abbracciare il crescente passaggio a elettrificazione e ibridazione. I marchi Kohler e Curtis sono entrambe sinonimo di qualità, innovazione e impegno a lungo termine per il successo del cliente"

<https://kohlerpower.com>

HOME > COMPONENTI

MTA: il quadro di bordo Idea fa il suo ingresso sui telescopici Dieci

COMPONENTI 10/02/2022 - meccagri



MTA, multinazionale rinomata per lo sviluppo e la produzione di un'ampia gamma di prodotti elettrici ed elettronici per il mondo automotive, ha annunciato l'inizio della collaborazione con Dieci, primaria azienda produttrice di una vasta gamma di veicoli impiegati in agricoltura e nell'edilizia, grazie alla fornitura di Idea, il quadro di bordo off-the-shelf e customizzabile tramite il software tool proprietario MTA Studio®.

EQUIPAGGERÀ I SOLLEVATORI TELESOPICI AGRI MAX E AGRI PLUS, PER L'AGRICOLTURA

Idea equipaggerà i sollevatori telescopici Agri Max (*nella foto sopra*) e Agri Plus, adottati in agricoltura, e Apollo Smart, destinato al mondo dell'edilizia.

ELEVATI LIVELLI DI PERSONALIZZAZIONE

La facilità di utilizzo di MTA Studio ha consentito a Dieci, a seguito di un semplice training con gli ingegneri di MTA, di sviluppare il software applicativo totalmente in-house, portandone la personalizzazione al massimo delle potenzialità, sia per le grafiche, sia per le logiche operative.

Ad esempio, le barre sulla destra del display Idea sono state programmate da Dieci come spie antiribaltamento, caratteristica che consente di accorpate nel quadro di bordo anche questa funzione di sicurezza, per la massima efficienza. Inoltre, grazie alla vasta memoria e alle feature messe a disposizione da MTA Studio, nel TFT da 7 pollici verrà visualizzata un'immagine della macchina con livello di dettaglio e profondità simili a un 3D. Sul lato destro del TFT, sono presenti 4 pulsanti per la navigazione attraverso le diverse schermate.

Il TFT di Idea è incollato al vetro frontale tramite optical bonding che, insieme al vetro minerale di copertura con caratteristiche anti-fingerprint e antigraffio, assicura un'ottima visibilità in ogni condizione ambientale.

UNA COLLABORAZIONE DESTINATA A ULTERIORI SVILUPPI

Idea è uno strumento molto robusto e ha un grado di protezione IP66, caratteristiche che lo rendono perfetto per gli utilizzi dei telescopici Dieci; è alimentabile sia a 12 Vdc sia a 24 Vdc ed è impiegato da Dieci in versione landscape.

La collaborazione tra MTA e Dieci è destinata a rafforzarsi nel tempo grazie alla fornitura del quadro di bordo Idea ad altre macchine che verranno lanciate nei prossimi anni dal Costruttore.

ALL IN ONE

La crescente disponibilità di informazioni e dati che le macchine agricole sono in grado di raccogliere durante le applicazioni in campo necessitano di hardware capaci di elaborarli velocemente e di metterli a disposizione dell'utente in formato facilmente consultabile.



Proprio per tale ragione Mta ha recentemente sviluppato la centralina "Agri Sic", un dispositivo per applicazioni off-highway strutturato sulla base di un microprocessore multicore di ultima generazione in grado di gestire fino a quattro display full hd trasmettendo su di essi sia le informazioni e i dati raccolti durante le lavorazioni sia le immagini di eventuali telecamere. Il tutto adattandosi alle specifiche esigenze del cliente grazie a un'architettura software basata su Linux che assicura la massima flessibilità di programmazione.

Next-generation displays

MTA'S SUCCESSFUL GIOTTO AND LEONARDO DISPLAYS HAVE BEEN UPGRADED TO MEET THE NEEDS AND DEMANDS OF ITS CUSTOMERS

▶ The Giotto and Leonardo displays by MTA – 8in and 12in respectively – have been on the market for more than six years. Thanks to the ease of customisation to meet the needs of their vehicle, both have consistently been chosen by agricultural and earth-moving vehicle OEMs.

Now further attention to customer requests has led MTA to develop the next generation of these displays: Giotto and Leonardo based on the Linux operating system and the Qt tools.

No need to recode

The manufacturers of off-highway vehicles have teams specialised in the development of Android applications but also in the development of applications on the Linux system. Qt tools are also extremely popular and well known in this environment. With the new version of Giotto and Leonardo devices featuring Linux and Qt tools, MTA gives OEMs the possibility to reuse some existing applications on MTA hardware without the need to recode them from scratch.

MTA already has extensive development experience in the Linux environment thanks to numerous products developed with the support of Qt tools. Today it offers the market two renewed and up-to-date displays.

Software advantages

Giotto and Leonardo are MTA's top-of-the-range display solutions, and can be customised with advanced user interface, with 2D and 3D graphics.

Qt Design Studio is an easy-to-use design tool which allows the quick and automatic import of graphic models from different design tools, such as Figma and Photoshop. Graphics customisation and animation become very easy, and the gap between designers and developers is reduced.

Thanks to Qt, the new Giotto and Leonardo will be able to offer better performances not only from a purely graphic point of view. In fact, the Qt framework allows the integration of various other functions such as the reproduction of multimedia files and the display of images from digital cameras connected through the Ethernet BroadR-Reach interface, in addition to the traditional HMI functions of an automotive system



ABOVE: MTA's Giotto and Leonardo displays remain a consistent choice for OEMs

such as engine and instrument monitoring. MTA also provides a plug-in that allows the operator to access all the standard automotive peripherals and to read all the sensors on the board.

The integration of the BSP and Qt libraries in the Giotto and Leonardo MTA displays will also ensure the possibility of frequent updates based on the Qt tool roadmap. The new displays are characterised by advanced performances such as, for example, faster startup and update times.

Hardware for tough environments

Giotto and Leonardo displays are built to resist the rugged conditions and harsh environments typical of construction applications. The materials and design solutions chosen for the two displays guarantee an IP66 degree of protection, as well as high resistance to vibrations and temperatures.

They are equipped with multi-touch, an anti-fingerprint and anti-glare TFT screens useable also wearing gloves. The TFT is glued to the front glass using optical bonding process that reduces the percentage of reflected incident light and ensure excellent visibility also in direct sunlight.

All these features are mandatory in the demanding operational conditions of mobile machinery, from construction and agricultural machinery to material handling.

For a smooth and fast performance of extensive customer projects, Giotto and Leonardo are equipped with a top-class Texas Instruments Jacinto 6 processor that can ensure power-up times of less than five seconds and provide enough power for complex calculations and detailed applications. Wired interfaces include up to two CAN, one LIN, two USB and two analogue video inputs. **IVT**

Author: Fabio Calabrò, software engineering manager, electronic R&D, MTA



FREE READER ENQUIRY SERVICE
To learn more about this advertiser, visit
www.magupdate.co.uk/pvt



SOLLEVATORI TELESCOPICI Dieci serie "Agri Plus"

Compatti fuori comodi dentro

I due sollevatori Dieci facenti capo alla linea di prodotto "Agri Plus" possono essere equipaggiati con due diverse trasmissioni per un totale di quattro versioni. Comuni a tutte le macchine il comfort di lavoro offerto dalle cabine sospese disegnate da Italdesign integranti display elettronici di derivazione **Mta**

La linea di prodotto "Agri Plus" si colloca in posizione medio-alta nell'ambito della più ampia gamma di sollevatori telescopici agricoli proposta da Dieci, una serie di macchine le cui portate variano fra i 20 quintali proposti dai "Mini

Agri" e i 75 degli "Agri Max 60.9". Suddivisi in sei diverse famiglie, i sollevatori si differenziano fra loro anche per le altezze massime raggiungibili, da quattro a dieci metri circa e per le prestazioni motoristiche, da 74 a 172 cavalli di potenza massima, tutti parametri che ovviamente danno poi luogo a mezzi di dimensioni e masse diverse che nel loro insieme soddisfano ogni esigenza di lavoro.



Solo componenti di serie A

Comuni a tutti i modelli il ricorso a componentistica di qualità e a soluzioni tecniche esclusive, affermazione che nel caso dei due modelli "Agri Plus" trova conferma nel-

la presenza di motori Fpt Industrial serie "N45" omologati in stage V, in cabine sospese disegnate dalla divisione "Industrial Design" di Italdesign e nella presenza di esclusivi display digitali di produzione Ama. A livello di soluzioni tecniche esclusive si



evidenza invece la possibilità di equipaggiare le macchine con due diverse trasmissioni che di fatto raddoppiano l'offerta "Agri Plus" portandola a quattro modelli.

Nel caso le macchine debbano affrontare spesso attività pesanti e continuative che impongono la necessità di disporre della massima potenza a tutti i regimi di esercizio la trasmissione più idonea è sicuramente quella costituita da un powershift automatico pilotabile anche in manuale che mette a disposizione 6+3 rapporti e un comando a pedale inching.

Se invece l'uso del telescopico prevede attività diversificate fra le quali anche i traini su strada di rimorchi pesanti fino a 20 tonnellate allora è preferibile disporre del cvt denominato "Vs-Vario System" che assicura sempre e in automati-



OSCILLAZIONI RIDOTTE A ZERO

I sollevatori telescopici Dieci serie "Agri Plus" sono equipaggiati con cabine sospese mediante il sistema idraulico "Zero Shock System" che smorza le oscillazioni più fastidiose quando la macchina si muove su terreni sconnessi. La sospensione è regolabile e opera mediante quattro punti di supporto che riducono le oscillazioni indotte da urti e scossoni provenienti da ogni direzione. Il comfort è poi ulteriormente enfatizzato dalla presenza di una poltrona di guida riscaldabile e sospesa, da superfici vetrate che assicurano la piena visuale in ogni direzione e anche in verticale e da un

sistema di climatizzazione asservito da doppi filtri che, insieme a tetto e vetro posteriore apribili, garantisce una distribuzione di aria ottimizzata assicurando la temperatura ritenuta più idonea dall'operatore in ogni stagione dell'anno. Ulteriori ausili di lavoro sono poi costituiti da un set di luci led di alta potenza, specchi retrovisori orientabili e riscaldabili elettricamente anti-appannamento e tre telecamere wireless che portano a vista dell'operatore anche gli angoli più nascosti



co il rapporto più idoneo per minimizzare i consumi nel rispetto delle prestazioni attese o programmate.

Quattro modalità di guida

Offre infatti quattro differenti modalità di guida, "Normal", "Eco", "Loader" e "Creeper", affidando a un sistema di gestione elettronico il controllo dei carichi e dei regimi motore e realizzando anche, su strada, la funzione di cruise control. Integrate su tutti i modelli le funzioni delegate al con-



trollo del braccio, selezionabili mediante lo stesso joystick che permette di controllare avanzamenti e velocità.

Fra queste è da segnalare il sistema "Descent Control System" che velocizza i rientri anche con motore al minimo garantendo movimenti sempre progressivi e pre-

DIECI "AGRI PLUS" IN SINTESI

Modello	40.10 Vs Evo2-Gd	42.7 Vs Evo2-Gd
Motore	Fpt Industrial serie "N45"	
Cilindri (n.o/l)	4Ti/4,5	4Ti/4,5
Trasmissione	powershift 6+3 o Vario System Evo2	
Potmax (cv)	153	153
Portata (q)	40	42
Altezza snodo max (m)	9,7	7,2
Idraulica (l/min)	224	224
Sterzo	integrale programmabile	
Trazione	integrale	integrale
Velmax (km/h)	40	40
Passo (cm)	285	285
Lungh. max (cm)	513	513
Largh. (cm)	229	229
Altezza max (cm)	245	245
Peso (q)	92	92

cisi, complice un'idraulica a doppia pompa integrante il sistema "Energy Saving" che rende più reattivo il braccio quando si opera in condizioni di alta potenza.

Da precisare che tutte le funzioni di controllo della macchina fanno capo ad una unica centralina che misura i parametri ottimali di lavoro mediante uno specifico sistema diagnostico, che l'idraulica di tipo "Load System Flow Sharing" permette di effettuare in contemporanea più movimenti e che il braccio di acciaio alto-resistenziale integra le ulteriori funzioni "High Tech Boom", "Shake", "Wall" e "Memory" tese nel loro insieme a velocizzare ulteriormente il lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UN'IDEA GENIALE

I telescopici "Agri Plus" sono fra le prime macchine Dieci equipaggiate con il quadro di bordo digitale "Idea", sviluppato a livello hardware da Mta e integrato a livello software dai tecnici Dieci. Lo strumento permette di avere sempre sott'occhio tutte le funzioni operative della macchina integrando anche le funzioni preposte a limitare i rischi di ribaltamento. Nel tempo fungerà poi da piattaforma per sviluppare altre funzioni utili al lavoro non ultime quelle preposte alla connettività e al passaggio da una manutenzione programmata e rigida a una forma di manutenzione predittiva tesa ad abbattere costi e tempi di fermo macchine.



Ulteriori informazioni ai siti
www.dieci.com
www.macchinetrattori.info/category/macchine

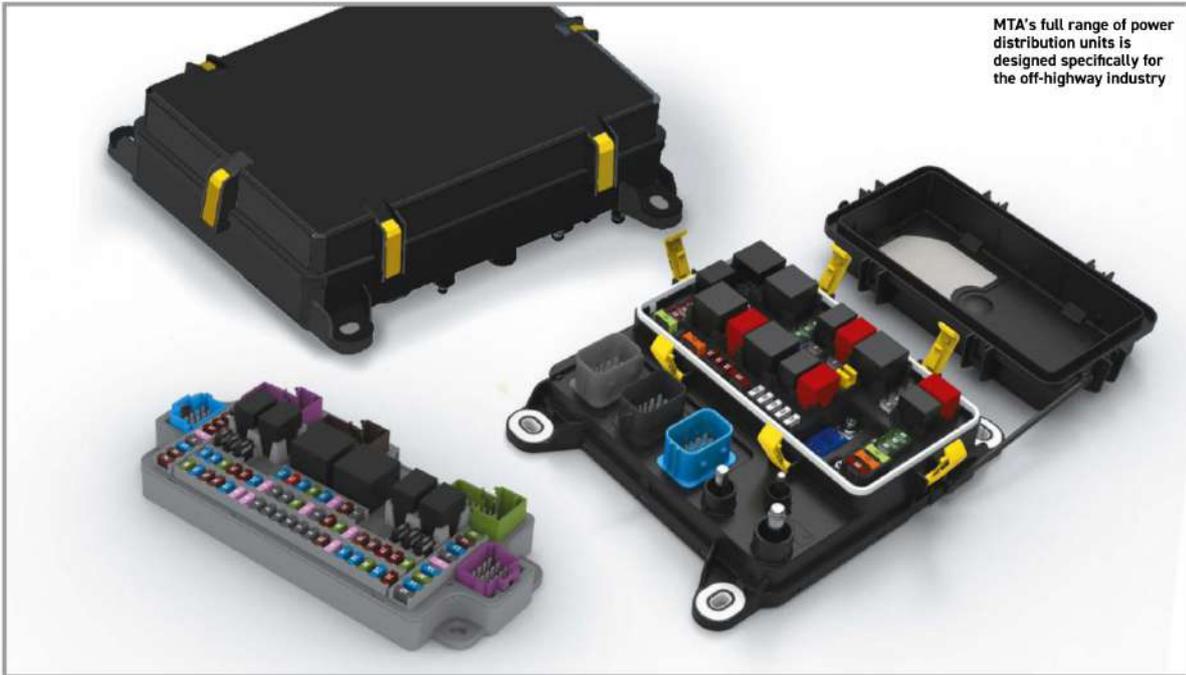
BAUMA PREVIEW **ELECTRONICS**

MTA

Plug-and-play for power distribution

bauma
TRADE FAIR CENTER MESSE
MUNICH, GERMANY,
24-30 OCTOBER 2022
Booth: A2.404

NEW POWER DISTRIBUTION SOLUTIONS FROM MTA ALLOW ALL FUNCTIONS IN ONE LOCATION, REMOVING THE NEED FOR DIFFERENT MODULES



MTA's full range of power distribution units is designed specifically for the off-highway industry

MTA's offer for power distribution units, PCB based, and specifically designed for off-highway applications, has grown. The MEC 97 and the Maxi-MEC, designed for the engine compartment, and the C-MEC 138, for installation in the cabin, are modular electric centres for the distribution of power and the protection of major utilities in agriculture, construction, heavy-duty and off-road applications.

The modular electric centres are plug and play products with a press-fit PCB. They allow to integrate all the functions in one piece, thus eliminating the need of different modules and associated wirings. The vehicle is therefore lightened from costly and heavy modules and cables, the wiring layout is simplified and the assembly time reduced.

Off-the-shelf solutions

They have a rational design, compact dimensions and are the evidence of MTA's aim of offering

off-the-shelf products that can be tailored by the OEM according to the specific application they are intended for. The MECs have different customisation levels and, for example, for different fuses/relays configuration, a simple replacement of a mask is needed.

High performance

Today, faced with the request of many customers who need to use a CANbus line to make these products even higher performance, MTA is developing a CAN module plug-in, which can drive the MEC's relays by CANbus. This way the modular electric centres will become smart modular electric centres.

The CAN module plug-in will connect the modular electric centres with the CANbus line which will convey the orders to the electric centre to generate the actuations needed. At the same time, the module, through the CANbus line, will transmit the diagnostic information.

Powerful and easy to use

The CAN module plug-in will connect the modular electric centres with the CANbus line to generate the actuations needed. The CANbus module can be programmed through MTA Studio, an in-house developed code composing tool. It is powerful and easy to use and empowers users to tailor device functionalities to their needs.

MTA Studio is designed to program MTA's off-the-shelf line of dashboards, displays and ECUs. MTA Studio can be used on all MTA devices – dashboards, displays and ECUs – custom and off-the-shelf. This represents a great advantage for those already using some MTA products, allowing clients and customers to obtain the best possible synergies.

The MEC 97, the Maxi-MEC and the C-MEC 138 will feature big improvements in the system and in wiring reduction. **IVT**

Author: Davide Bonelli, MTA



FREE READER ENQUIRY SERVICE

To learn more about this advertiser, visit www.magupdate.co.uk/pivt

37 erwähnenswerte Neuheiten beim EIMA 2022 Technical Innovation Contest (Teil 2)



Insgesamt 37 Neuheiten hielt die Jury des 2022er EIMA-Neuheitenwettbewerbs „Technical Innovation Contest“ für erwähnenswert. 18 dieser mit einer „Mention“ ausgezeichneten Innovationen haben wir bereits im Artikel „[37 erwähnenswerte Neuheiten beim EIMA 2022 Technical Innovation Contest \(Teil 1\)](#)“ vorgestellt. Im zweiten Teil werfen wir einen Blick auf 19 weitere erwähnenswerte EIMA-Neuheiten. Alle Infos zu den anlässlich der EIMA 2022 als „Technical Innovation“ ausgezeichneten Neuheiten sind im Artikel „[EIMA 2022 Technical Innovation Contest: 25 ausgezeichnete technische Innovationen](#)“ zu finden.

Lechler GmbH, VR-Düse – Düse für Pflanzenschutzspritzen mit variabler Durchflussmenge für bis zu fünf ISO-Düsengrößen

Lechler verwendet bei der neuen VR-Düse ein spezielles Design für die Düsenöffnung und ein aus Federstahlblech gefertigtes Schließsystem. Ein erweiterter Durchflussraten-Bereich mit verbesserter Genauigkeit und verbesserter Einheitlichkeit der Tropfengröße über den Druckbereich soll so möglich sein.

Lechler GmbH, XDT Xtreme drift reduction twin nozzle – abdriftarme Doppeldüse mit symmetrischem Flachstrahl

Lechler bringt mit der XDT erstmalig eine Doppelfachstrahldüse mit 130° Sprühwinkel auf den Markt, die große bis sehr große Tropfen erzeugt. Die Düse basiert nicht auf dem Venturi-Effekt und eignet sich deshalb auch für Pulsweitenmodulation (PWM). Die neue Lechler XDT Spritzdüse soll für eine geringere Umweltbelastung sorgen.

Lemken GmbH & Co. KG, IC WEEDER AI – Striegel mit Beikrautererkennung mittels Computer Vision und künstlicher Intelligenz

Lemken hat mit dem IC WEEDER AI einen Striegel entwickelt, der durch Computer Vision und künstliche Intelligenz Kulturpflanzen und Beikraut unterscheiden kann. Da diese Technologien lernfähig sind, wird der Striegel durch den laufenden Einsatz trainiert und die Arbeitsqualität fortwährend optimiert. Vorteile bietet der Lemken IC WEEDER AI durch eine verbesserte Genauigkeit und eine Verringerung der Umweltbelastung.

Mascar SpA, Monster 870 – Rundballenpresse mit integriertem Wiegesystem inklusive Standortbestimmung

Die Mascar Rundballenpresse Monster 870 verfügt über ein integriertes, automatisches Echtzeit-Wiegesystem, das neben dem Ballengewicht auch die GPS-Koordinaten des jeweiligen Ballens erfasst und diese Daten in die Cloud sendet. Das System erlaubt so nicht nur eine präzise Messung und Dokumentation des Ballengewichtes, sondern auch eine Rückverfolgbarkeit der Herkunft des Ballens.

MTA SpA, AgriSIC – HMI-System (Human Machine Interface, Mensch-Maschinen-Schnittstelle)

MTA hat ein neues HMI-System mit einer zentralen Haupteinheit und separaten TFT-Displays entwickelt, das die sonst üblichen mehreren Endgeräte inklusive deren jeweils eigenen Verbindungen zur Traktorelektronik vermeidet. Die Haupteinheit kann mehrere Funktionen und Dienste gleichzeitig verarbeiten. Das System soll die Nutzungsfreundlichkeit erhöhen.

Netafim Italia Srl, PCJ PRO – Tropfer mit Druckausgleich für Bewässerungssysteme

Der neue Tropfer PCJ PRO von Netafim verfügt über eine vergrößerte Ausgleichskammer und eine ebenso vergrößerte Filterfläche. Dadurch soll der Tropfer weniger anfällig für Verstopfungen sein.

New Holland Agriculture (eine Marke von CNH Industrial Italia SpA), QR-Codes für den direkten Zugang zu Anleitungen-Videos

New Holland zeigt auf bestimmten Seiten des Mähdrescher-Bedienterminals QR-Codes an, die – gescannt – den direkten Zugang zu weiterführenden Informationen respektive Anleitungs-Videos ermöglichen. Produktivität und Bedienung sollen so verbessert werden.

EIMA 2022: Concorso Novità Tecniche – Le 37 Segnalazioni

SPECIALI 06/10/2022 - meccagri



AGRISIC



Sistema HMI primario tra l'operatore e l'elettronica del trattore. È costituito da un'unità principale elettronica di controllo e da pannelli TFT separati.

In cosa consiste l'innovazione: Il sistema evita le tipiche architetture complesse attualmente in commercio, che normalmente prevedono terminali diversi sincronizzati con connessioni multiple (dati e video). Questa soluzione dispone invece di un'unica unità di controllo, in grado di gestire servizi e funzioni complesse, contemporaneamente.

Vantaggi attesi: Miglioramenti nell'esperienza dell'utilizzatore e nella facilità d'uso.

Agri SIC, un cuore elettronico per i sistemi multi-display

Grazie al nuovo sistema sviluppato dalla **MTA**, i display e il quadro di bordo possono anche diventare periferiche del sistema, consentendo così agli OEM di sostituirli facilmente nei passaggi tra applicazioni o in caso di modifiche

10/06/2022 di Redazione



Tra le innovazioni agromeccaniche segnalate nel contesto di **EIMA 2022** figurava anche **Agri SIC**, una piattaforma veicolare integrata - sviluppata da **MTA** - che riunisce tutta la potenza di calcolo in un'unità centrale intelligente in grado di gestire e controllare quadro di bordo e display presenti in cabina. Un sistema Human-to-Machine Interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway dalla multinazionale di Codogno, che opera nel settore automotive globale su tre principali divisioni: Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza.

Agri SIC, il design viene dal mondo dell'auto ma la funzionalità è pensata per il mondo Off-Highway

In sostanza l'Agri SIC è un 'cuore' elettronico dotato di un'architettura dà la possibilità di spostare dinamicamente le applicazioni grafiche sul display preferito, raggiungendo un elevato grado di configurabilità utente e condividendo su più schermi informazioni e dati provenienti da un'unica unità di elaborazione centrale.

Pur seguendo a livello di sviluppo e di design i trend del settore auto, **lo strumento è stato pensato per offrire un'elevata resistenza alle sollecitazioni tipiche dell'off-highway**. Questo perché anche nel mercato agricolo e movimento terra, infatti, i clienti chiedono soluzioni che "replichino" l'esperienza d'uso dei tablet e ricercano display di alta qualità e dal forte appeal estetico, particolarmente sottili e dalle dimensioni ridotte rispetto ai tradizionali display con logica integrata. Caratteristiche, queste, assicurate dal fatto che l'unità centrale contiene tutta la potenza di calcolo.

Le installazioni aggiuntive o le modifiche per gli OEM sono più facili

La presenza di tale unità fa sì che i display e il quadro di bordo diventino periferiche del sistema, consentendo così agli OEM di sostituirli facilmente nel passaggio da un'applicazione a un'altra o di poter apportare significativi cambiamenti nel tempo ai terminali stessi e introdurre nuove caratteristiche e funzioni in linea con un mercato che si evolve rapidamente, senza modificare il "cuore" del sistema. L'unità centrale sviluppata da **MTA** è basata su una architettura flessibile e potente che fa uso di un microprocessore multicore dall'elevata potenza di calcolo e si distingue per un tempo di accensione rapido e un'architettura di sicurezza a più livelli.



Agri SIC può pilotare fino a 4 display Full HD all'interno della cabina, raccogliere e trasmettere le informazioni provenienti dal veicolo stesso e le immagini delle telecamere attraverso la tecnologia BroadR-Reach. Agri SIC ha un'**architettura software basata su Linux**, un sistema open molto flessibile che consente di personalizzare l'unità in base alle esigenze specifiche dell'applicazione del cliente, supportando ad esempio **applicazioni ISOBUS o il Precision Farming**. Tuttavia, tale flessibilità non va a scapito della conformità con rigorosi standard di sviluppo software, poiché **MTA** sta lavorando ai suoi sistemi di infotainment secondo il processo Automotive Spice richiesto da tutti i principali OEM.

Il nuovo strumento sarà esposto presso lo stand di **MTA** a EIMA 2022, che sarà situato presso il padiglione 18, nell'area C/34.

Eima premia le innovazioni per il 2022

Di **Francesco Bartolozzi** 8 Ottobre 2022



25 Novità Tecniche e 37 Segnalazioni premiate da un'apposita giuria di esperti e in procinto di essere esposti in Fiera nei cinque giorni di Eima International

La 45ma edizione di Eima International - la fiera che si terrà a Bologna dal 9 al 13 novembre prossimo - ha avuto una "preview" di prestigio. Recentemente, infatti, con oltre un mese di anticipo sull'apertura della rassegna, si è svolta la premiazione del Concorso delle Novità Tecniche, vale a dire i modelli che presentano soluzioni inedite di alto contenuto tecnologico e che saranno esposte nel Quadriportico al centro del quartiere fieristico bolognese nei cinque giorni della rassegna.

La giuria internazionale di esperti che ha selezionato e premiato le tecnologie più innovative, ha eletto 25 modelli come "Novità Tecnica" assoluta e ha insignito ulteriori 37 modelli del titolo di "Segnalazione". Complessivamente, sono 62 le soluzioni innovative, relative a ogni segmento della vasta merceologia presente in Eima, che rappresentano il cuore tecnologico dell'edizione 2022 della kermesse bolognese.



Alessandro Malavolti

«L'alto numero dei modelli premiati evidenzia come l'industria di settore investa molto per le attività di ricerca e sviluppo – ha sottolineato il presidente di FederUnacoma **Alessandro Malavolti** – e come sia capace di trasferire con estrema rapidità alla produzione di serie soluzioni tecnologiche inedite, spesso molto avanzate».

«La preview delle Novità Tecniche è stata pensata per evidenziare l'importanza del Concorso e della Mostra e valorizzare i brand che ne sono protagonisti - ha sostenuto **Simona Rapastella**, Direttore Generale FederUnacoma - ma anche per consentire alla stampa di divulgare le innovazioni con sufficiente anticipo, e per ricordare al vasto pubblico dell'Eima che questa rassegna offre davvero il meglio possibile a livello mondiale nel campo della meccanica agricola».

«Le macchine agricole hanno una missione ormai strategica – ha aggiunto **Davide Gnesini**, Responsabile dell'Ufficio Tecnico di FederUnacoma e coordinatore del concorso – quella di conciliare la massima produttività con la salvaguardia dell'ambiente, e quella di rendere possibile l'attività agricola in ogni contesto climatico e ambientale, e tutto questo proprio grazie a tecnologie sempre più aggiornate e performanti. Tre le linee guida emerse dall'edizione 2022: elettrificazione, digitalizzazione e attenzione all'ambiente».



Davide Gnesini



Giovanni Molari

La premiazione dei 62 modelli è stata preceduta da interventi di autorevoli rappresentanti del mondo politico, accademico e industriale. «La ricerca in campo agroalimentare è divenuta una priorità strategica – ha spiegato nel suo intervento il Magnifico Rettore dell'Università di Bologna **Giovanni Molari** – e non a caso l'AgriTech (tecnologie in agricoltura) costituisce uno dei cinque filoni chiave del Pnrr, che destina per la ricerca nell'agrifood 320 milioni di euro».

«Lavorare sull'innovazione è la sfida del futuro – ha sostenuto **Daniele Ara**, assessore di Bologna alla Scuola e all'Agricoltura – stiamo affrontando un passaggio epocale che ci impone di rendere ancora più efficienti e più sostenibili sia la nostra governance che il nostro sistema produttivo. È una sfida, questa, che possiamo vincere soltanto puntando sull'innovazione. In questa prospettiva il premio Novità Tecniche è un vanto per la nostra città».



Daniele Ara



Antonio Bruzzone

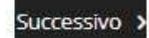
«Il mercato fieristico è sempre più selettivo – ha detto a questo proposito il Direttore Generale di BolognaFiere **Antonio Bruzzone** – e l'innovazione di prodotto è uno dei parametri fondamentali su cui gli operatori misurano la qualità di un evento. Tecnologie come quelle del concorso Novità Tecniche sono alla base del successo dell'Eima ne rafforzano il posizionamento, giustificano gli investimenti che BolognaFiere sta facendo per potenziare il quartiere espositivo nel quadro

di una collaborazione con FederUnacoma che è sempre più solida e che lega le due organizzazioni fino al 2032».

Ecco di seguito le 25 Novità Tecniche e le 37 Segnalazioni.



48. MTA



AgrISIC

Sistema HMI primario tra l'operatore e l'elettronica del trattore. È costituito da un'unità principale elettronica di controllo e da pannelli TFT separati.

In cosa consiste l'innovazione: il sistema evita le tipiche architetture complesse attualmente in commercio, che normalmente prevedono terminali diversi sincronizzati con connessioni multiple (dati e video). Questa soluzione dispone invece di un'unica unità di controllo, in grado di gestire servizi e funzioni complesse, contemporaneamente.

Vantaggi attesi: miglioramenti nell'esperienza dell'utilizzatore e nella facilità d'uso.

Eima International: Novità Tecniche 2022

10 Ottobre 2022 Redazione

Premiate a Bologna le 62 aziende che in occasione dell'edizione 2022 di Eima International esporranno le più eclatanti novità tecniche di settore. Soluzioni inedite e di alto contenuto tecnologico protagoniste del quartiere fieristico bolognese nei cinque giorni della rassegna.



Se è vero che la pubblicità è l'anima del commercio, è altrettanto vero che la ricerca e l'innovazione sono l'anima del progresso. E dato che il progresso avanza in maniera costante e continuativa a livello globale senza che alcuno possa rallentarlo, ecco che chi non fa innovazione finisce nel tempo col trovarsi fuori mercato. Causa l'obsolescenza tecnologica della propria offerta. Una conferma di quanto sopra viene dall'auto. I prodotti industriali che essendo attuati in termini di grandi volumi possono recepire e applicare per primi le innovazioni via via proposte dai comparti-base dell'industria, l'informatica, la chimica e l'elettronica.



Novità Tecniche Eima 2022 il sistema EasyDrive di ADR, assale per rimorchio agricolo con possibilità di sterzata libera in avanti e servosterzo in retromarcia, a sinistra, e la trattrice stretta per vigneti e frutteti con cingoli in gomma, telaio articolato e trasmissione idrostatica Mach 4 Tony di Antonio Carraro, a destra.

Proprio grazie alla costante innovazione di prodotto e di processo accade che se una volta la progettazione di una vettura impegnava sette anni e il prodotto restava poi sul mercato per dieci, oggi si passa dalla progettazione al lancio di una nuova vettura in soli tre anni. Sapendo che il modello dovrà poi essere rinnovato ogni cinque. Con abissi prestazionali, di comfort e di sicurezza fra una generazione e l'altra di auto. Tempo per vivere sugli allori nell'auto non ce n'è quindi. Realtà che si sta lentamente imponendo anche nel comparto della meccanizzazione agricola. Mai evolutosi in termini tecnologici come negli ultimi dieci anni vuoi con soluzioni esclusive vuoi recependo sistemi e metodi messi a punto in altri comparti.



Novità Tecniche e Segnalazioni 2022

Un trend che ha trovato conferma il cinque Ottobre scorso con la presentazione a Bologna delle più eclatanti novità tecniche di settore che saranno proposte in [Eima](#). 62 innovazioni avanzate da altrettante aziende che, nel loro insieme, permettono di individuare le linee di sviluppo attuali del comparto.

A farle da padrone ovviamente elettronica e informatica. Tecnologie sfruttate sia per dar luogo a nuovi prodotti sia per migliorare l'efficienza di soluzioni già in essere. Ma consistente anche la presenza di nuove macchine semoventi e nuove attrezzature tese a migliorare l'efficienza delle più diverse lavorazioni aziendali. Abbassando contemporaneamente i costi di produzione.



Ne deriva l'immagine di un settore che basa sempre più e direttamente la quantità dei raccolti e dei prodotti, la propria compatibilità ambientale e l'automazione delle fasi di raccolta. Oltre a quelle di selezione e di confezionamento dei prodotti alimentari su tecnologie di nuova generazione. Complice anche il fatto che la ricerca in campo agroalimentare è divenuta una priorità strategica. E non a caso proprio all'applicazione delle nuove tecnologie in agricoltura guarda uno dei cinque filoni chiave del Piano Nazionale di Sviluppo e Resilienza destinando alla ricerca nell'agrifood 320 milioni di euro.



Tra le Segnalazioni tecniche 2022 AgriSIC di MTA, a sinistra. Sistema HMI primario tra operatore e elettronica del trattore costituito da un'unità principale elettronica di controllo e da pannelli TFT separati. Segnalazione anche per il microescavatore elettrico New Holland E15X Electric Power.

A questo punto sarebbe logico elencare le innovazioni premiate a Bologna, cosa però impossibile alla luce del loro grande numero. Quanti volessero approfondire il tema possono però navigare sulla pagina del sito di [Eima International](#) per trovare tutte le informazioni necessarie o, in alternativa, presentarsi in Eima dove dal nove al 13 Novembre prossimo le stesse novità saranno esposte assieme a tutte le altre novità di settore avanzate dagli espositori nazionali ed esteri che si accalcheranno nei padiglioni della Fiera.

Eima International: Novità Tecniche 2022

Autore: redazione

Le novità premiate a Eima International 2022

🕒 13 Ottobre 2022



Il 5 ottobre scorso a Palazzo Re Enzo, nel cuore di Bologna, si è tenuta la cerimonia di presentazione dei modelli premiati al **concorso Novità Tecniche 2022**, evento inserito nel programma della rassegna **Eima International**, in svolgimento dal 9 al 13 novembre prossimi nel quartiere fieristico bolognese.



«Segnalazione».

Il concorso, promosso da FederUnacoma, è giunto quest'anno alla **29ª edizione** e ha l'obiettivo di offrire una vetrina privilegiata alle innovazioni tecnologiche della meccanizzazione agricola. Per questa edizione la giuria internazionale di esperti ha selezionato e **premiato 25 modelli come «Novità Tecnica assoluta** e ha insignito ulteriori 37 modelli del titolo di

Nella valutazione dei dossier i giurati hanno seguito tre **criteri** principali: l'elettificazione dei sistemi e delle macchine, la digitalizzazione delle operazioni in campo e la sostenibilità ambientale.

«Eima International – ha sottolineato il presidente di FederUnacoma **Alessandro Malvolti** – basa il suo futuro proprio sulle innovazioni, e per l'industria italiana, anche quella del nostro settore, è fondamentale continuare ad aggiornare i prodotti e progettarne di nuovi; se le nostre aziende non continuassero a innovare sarebbero aziende morte».

Segnalazioni

- A.M.A. – Colonna sterzo modulare
- Aermatica 3D – k-KIT: drone dotato di dispositivo per la distribuzione degli insetti utili
- Agricola Italiana – PK22 Vertical: seminatrice elettrica
- Beka St. Aubin – Valvola di frenatura motorizzata
- Bravo – Carro miscelatore semovente Rotomix elettrico



- Caeb International – E-TML: rotopressa elettrica compatta per foraggio
- CNH Industrial Italia – Microescavatore a risparmio energetico E15X electric power
- Cobo – Cobo Sistema Keyless: dispositivo elettronico per il riconoscimento di un utente della macchina; Sedile Adaptive Comfort: sedile operatore con sospensione pneumatica magnetoreologica attiva
- COTESI – Cross X-Pand: rete agricola per rotoballe
- Dal Cero Metalworking – S18 con tencologia di dosaggio adattivo: spandiconcime
- Ero – Ero Viticontrol: sistema di controllo macchina
- Faresin Industries – Leader PF 3.36 Plus Ecotronic: carro miscelatore semovente
- Hypro EU – Cleanload Nexus: sistema chiuso di trasferimento per fitofarmaci
- Industrias David – V-Dual: prepotatrice meccanica bilaterale
- Industriefhof Scherenbostel – Staffa ad angolazione regolabile per denti di sarchiatrici meccaniche
- Kramp Groep – Kramp App: applicazione per la gestione dei ricambi
- Kubota Europe – Next Generation SCG: soluzione per la gestione agronomica digitale delle attività di campo per colture specializzate
- Lechler – VR ugello a portata variabile e XTD ugello doppio per riduzione deriva
- Lemken – IC Weeder AI: sarchiatrice con riconoscimento delle infestanti basto su telecamere
- Mascar – Monster 870, rotopressa con sistema di pesatura integrato
- MTA – Agrisic: sistema HMI primario tra operatore ed elettronica del trattore
- Netafim Italia – PCJ PRO: gocciolatore con compensazione di pressione
- New Holland Agriculture – QR -Codes per accesso a video con istruzioni uso macchine
- Rain Bird Corporation – Filtro a cestello con indicatore di portata per irrigazione di giardini. XFS-CV Dripline (ala gocciolante). FG 100 (Sensore di portata)
- RPE – Connect'Eedy Plus Sesta Serie: doppia elettrovalvola per irrigazione
- Salvarani – Agro 3: unità di controllo per irroratrici a barra e per colture arboree
- SDF – Guida a ultrasuoni
- SDF e XFarm – Easybus: applicazione mobile per utilizzo dei file delle mappe di prescrizione
- Sicma – Vignamatic: coltivatore per la contemporanea lavorazione nell'interfila e nel sottofila dei vigneti
- Startec – Blockchain su Myrrigation: app per il controllo da remoto delle macchine per l'irrigazione
- UV Boosting – Helios Vigne 2022: macchina per stimolare le difese naturali della pianta tramite raggi UV-C
- VI-BO – Vibo Lift Modena: piattaforma di lavoro elevabile semovente e autolivellante per frutteto
- Walvoil – EPX: valvola di controllo direzionale «flow sharing» con compensazione a valle

HOME > COMPONENTI

MTA: Agri SIC, un sistema di bordo completo e multi-display per applicazioni off-highway

COMPONENTI 13/10/2022 - *meccagri*

MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni – Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza – ha ricevuto il riconoscimento di "Segnalazione" al Concorso Novità Tecniche di Eima 2022 per Agri SIC, il suo sistema Human-to-Machine Interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway.

UN'UNICA UNITÀ DI CONTROLLO, IN GRADO DI GESTIRE SERVIZI E FUNZIONI COMPLESSE, CONTEMPORANEAMENTE

Agri SIC – spiega l'azienda in un comunicato stampa – è una piattaforma veicolare integrata che riunisce tutta la potenza di calcolo in un'unità centrale intelligente in grado di gestire e controllare quadro di bordo e display presenti in cabina. Questa architettura dà la possibilità di spostare dinamicamente le applicazioni grafiche sul display preferito, raggiungendo un elevato grado di configurabilità utente e condividendo su più schermi informazioni e dati provenienti da un'unica unità di elaborazione centrale.

Si tratta di un prodotto innovativo dal punto di vista dell'architettura e del design che segue i trend del settore auto, pur assicurando quell'elevata resistenza alle sollecitazioni tipiche dell'off-highway. Anche nel mercato agricolo e movimento terra, infatti, i clienti chiedono soluzioni che "replichino" l'esperienza d'uso dei tablet e ricercano display di alta qualità e dal forte appeal estetico, particolarmente sottili e dalle dimensioni ridotte rispetto ai tradizionali display con logica integrata. Caratteristiche, queste, assicurate dal fatto che l'unità centrale contiene tutta la potenza di calcolo.

IL SISTEMA OPEN MOLTO FLESSIBILE CONSENTE LA PERSONALIZZAZIONE DELL'UNITÀ IN BASE ALLE ESIGENZE SPECIFICHE DELL'APPLICAZIONE DEL CLIENTE

La presenza di tale unità fa sì che i display e il quadro di bordo diventino periferiche del sistema, consentendo così agli OEM di sostituirli facilmente nel passaggio da un'applicazione a un'altra o di poter apportare significativi cambiamenti nel tempo ai terminali stessi e introdurre nuove caratteristiche e funzioni in linea con un mercato che si evolve rapidamente, senza modificare il "cuore" del sistema.

L'unità centrale sviluppata da MTA è basata su una architettura flessibile e potente che fa uso di un microprocessore multicore dall'elevata potenza di calcolo e si distingue per un tempo di accensione rapido e un'architettura di sicurezza a più livelli.

Agri SIC – che può essere montato in una qualsiasi cabina di trattore e può pilotare fino a 4 display Full HD all'interno della cabina, raccogliere e trasmettere le informazioni provenienti dal veicolo stesso e le immagini delle telecamere attraverso la tecnologia BroadR-Reach – ha un'architettura software basata su Linux, un sistema open molto flessibile che consente di personalizzare l'unità in base alle esigenze specifiche dell'applicazione del cliente, supportando ad esempio applicazioni ISOBUS o il Precision Farming.

Tuttavia, tale flessibilità non va a scapito della conformità con rigorosi standard di sviluppo software, poiché MTA sta lavorando ai suoi sistemi di infotainment secondo il processo Automotive Spice richiesto da tutti i principali OEM.

Fonte: MTA



**MTA: Agri SIC,
un sistema di
bordo completo
e multi-display
per applicazioni
off-highway**



NEWS

This Week in Power & Motion: New Technology Launches at bauma 2022

Oct 28, 2022

Danfoss, Parker Hannifin and more introduced an array of new products for construction and mining equipment during bauma 2022.

Sara Jensen



There is much going on in the world of fluid power and motion control, from technology introductions and industry advancements to new trends and industry leaders. Each week the Power & Motion team collects some of the latest industry news to help keep our readers up to date on what's happening in the industries in which they work.

This week we're doing another trade show focused edition, highlighting new technology and product launches from bauma 2022. Taking place October 24-30, bauma is considered to be one of the world's largest events focused on the construction and mining industries.

The 2022 show encompassed over 614,000 sq. m spanning both indoor and outdoor space. As of an October 10 press release from bauma organizer Messe München, more than 3,100 exhibitors from about 60 countries would be on site.

As the heavy-duty mobile equipment industry is one of the largest markets served by the fluid power industry, the show offers a look at the trends taking place in this important segment. It also provides the opportunity for fluid power as well as electronics and other related industries to showcase their latest advancements for use in construction and mining equipment.

Following are just some of the many technologies launched at bauma 2022.

READ MORE about bauma:

[*bauma 2022: A Turning Point for Electrification in Heavy Equipment*](#)

[*bauma 2022: New Construction and Mining Technology Launches*](#)

[*bauma 2022 to Highlight Key Technology Trends for Construction and Mining Equipment*](#)

New On-Board Battery Chargers from MTA

MTA, a developer of various electrical and electronics products, introduced new on-board battery chargers through its EDN brand. The new chargers include the BHP19 model for customers in the U.S. and the BHP22 for those in Europe. Both chargers are designed for electric and plug-in hybrid off-highway equipment.

The BHP19 features a power class of 19.2 kW and the BHP22 22 kW. Both models are compact and lightweight for easy installation and minimal additional weight on the machine. Features include single- or three-phase AC power and conversion technology to improve power density.

Bidirectionality capabilities in the chargers enables the vehicle to provide standby power for other objects, charge another electric vehicle and plug into a smart grid for grid stability.

The two chargers are durably designed for use in a range of heavy-duty applications and are validated to international standards.



The BHP19 battery charger features a power capacity of 19.2 kW.

New electric distribution box from MTA

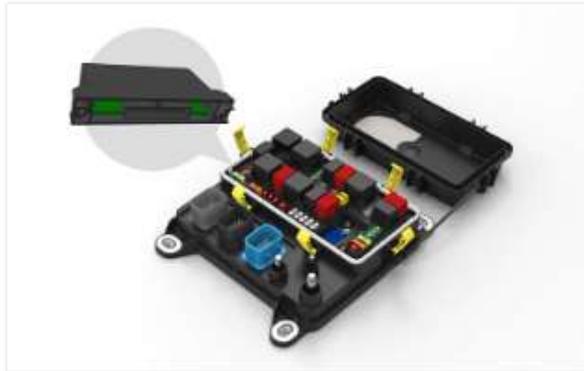
By Roberta Prandi | 23 October 2022

👁 1 min read



MTA exhibited at Bauma 2022 its new MEC 97, a modular electric distribution center for off-highway applications interfaced with a CAN bus plug-in module.

The company said, MEC 97 has been developed for engine bay installation and is produced with printed circuit board (PCB) logic and press-fit technology.



The electric center is compact in design and offers a high level of customization, integrating all functions in one piece.

The CAN bus plug-in module allows the connection of MEC 97 to the vehicle's CAN bus, through which it can drive the relays and generate the actuations needed; it also conveys diagnostic information.

The CAN bus module can be programmed through MTA Studio, MTA's proprietary software that even less experienced customers can use to easily and quickly customise all dashboards, displays and electronic control units by MTA.

The company exhibited in A2.404.





Component Spotlight



New electric distribution box from MTA
Company showed new products at Bauma...

Mta al Bauma: soluzioni intelligenti per applicazioni off-highway

Mta ha presentato al Bauma il suo sistema human-to-machine interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway, recentemente premiato con il riconoscimento di "Segnalazione Eima 2022", una centralina elettrica modulare per applicazioni off-highway e i caricabatterie di bordo prodotti da Edn.

28 Ottobre 2022 - di Redazione



Mta, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni - Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza - ha presentato al Bauma il suo sistema human-to-machine interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway, recentemente premiato con il riconoscimento di "Segnalazione Eima 2022".

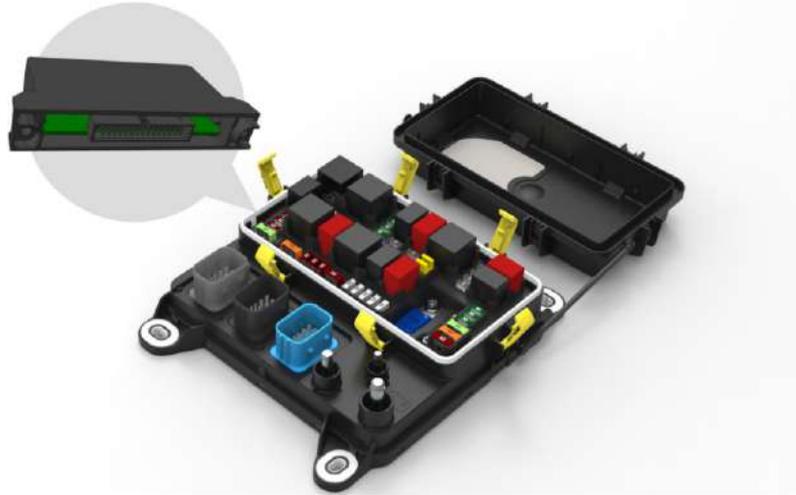
Agri Sic è una piattaforma veicolare integrata che riunisce tutta la potenza di calcolo in un'unità centrale intelligente in grado di gestire e controllare quadro di bordo e display presenti in cabina. Questa architettura dà la possibilità di spostare dinamicamente le applicazioni grafiche sul display preferito, raggiungendo un elevato grado di configurabilità utente e condividendo su più schermi informazioni e dati provenienti da un'unica unità di elaborazione centrale.

Agri Sic è un prodotto innovativo dal punto di vista dell'architettura e del design che segue i trend del settore auto, pur assicurando quell'elevata resistenza alle sollecitazioni tipiche dell'off-highway. Anche nel mercato agricolo e movimento terra, infatti, i clienti chiedono soluzioni che "replichino" l'esperienza d'uso dei tablet e ricercano display di alta qualità e dal forte appeal estetico, particolarmente sottili e dalle dimensioni ridotte rispetto ai tradizionali display con logica integrata.

Caratteristiche, queste, assicurate dal fatto che l'unità centrale contiene tutta la potenza di calcolo. La presenza di tale unità fa sì che i display e il quadro di bordo diventino periferiche del sistema, consentendo così agli Oem di sostituirli facilmente nel passaggio da un'applicazione a un'altra o di poter apportare significativi cambiamenti nel tempo ai terminali stessi e introdurre nuove caratteristiche e funzioni in linea con un mercato che si evolve rapidamente, senza modificare il "cuore" del sistema.

Mta al Bauma: Mec 97, la centralina "intelligente" per applicazioni off-highway

In occasione del Bauma Mta presenta anche Mec 97, la centralina elettrica modulare per applicazioni off-highway, oggi interfacciabile con un modulo CAN Bus plug-in. Si tratta di una centralina plug & play, progettata per l'installazione nel vano motore e realizzata con la logica di circuito stampato (Pcb) e modalità di inserimento press-fit. Ha un design razionale e compatto, consente l'integrazione di tutte le funzioni in un'unica unità e presenta un elevato livello di personalizzazione.



La centralina elettrica modulare per applicazioni off-highway Meccanicizzato 97

La presenza del modulo CAN Bus plug-in permette il collegamento di Mec 97 alla rete CAN del veicolo, caratteristica sempre più richiesta dagli OEM, rendendola un'unità "intelligente". Attraverso tale rete, infatti, il modulo trasmette i comandi per pilotare i relè e generare le attuatori necessarie, oltre a veicolare le informazioni diagnostiche.

Edn: i nuovi caricabatterie di bordo (Obc) per applicazioni off-highway

[Edn, realtà italiana parte di Mta](#) è leader a livello globale nello sviluppo e produzione di caricabatteria di bordo e convertitori di potenza, ha presentato al Bauma i nuovi caricabatteria di bordo Bhp19 (per il mercato Usa) e Bhp22 (per l'Europa) destinati ad applicazioni elettriche e ibride plug-in del mondo off-highway. I caricabatterie sono leggeri e compatti; hanno classi di potenza pari a 19,2 kW e 22 kW rispettivamente, con corrente alternata monofase o trifase; si distinguono per una tecnologia di conversione che migliora la densità di potenza e la potenza specifica e per la loro bidirezionalità che consente il flusso di energia in due direzioni, da e verso la batteria.



MONDO

INDUSTRIA

BKT EM 933 SUPER, PERFETTO PER LE OPERAZIONI DI SCAVO E CARICO

PRESENTATO IN ANTEPRIMA AL BAUMA, È DESTINATO AGLI ESCAVATORI E GARANTISCE COMFORT DI GUIDA E TRAZIONE SUPERIORE

La ricerca di soluzioni innovative da parte di Bkt, e adatte ad ogni specifica esigenza, non si ferma. La multinazionale indiana lancia oggi sul mercato EM 933 Super, pneumatico progettato per gli escavatori impegnati nelle operazioni di scavo e di carico, attività complesse in cui gli pneumatici giocano un ruolo molto importante.

Sono numerose le particolarità differenzianti di questo nuovo prodotto. Tra queste spicca innanzitutto l'eccezionale design dei fianchi che, progettato con una nervatura sporgente, permette lo stretto contatto tra due pneumatici senza la necessità di un anello di gomma speciale che eviti la penetrazione di pietre.

Ottimo comfort di guida, elevate proprietà autopulenti e una trazione superiore in condizioni difficili e sfidanti completano il profilo di questa novità che presenta un esclusivo disegno del battistrada.

Il nuovo pneumatico si aggiunge al ricco portafoglio di oltre 3.200 prodotti che Bkt offre per gli ambiti specialistici delle costruzioni, movimento terra, minerario, ma anche per l'agricoltura, l'industria e la logistica, per il giardinaggio e ATV.

Obiettivo? Rispondere a ogni più specifica necessità, proponendo lo pneumatico perfetto per ogni singolo utilizzo. Scegliere lo pneumatico corretto aumenta infatti l'efficienza. ■



EM 933 Super è stato esposto in anteprima al Bauma 2022 ed è disponibile nella misura 290/90 - 20

MTA AGRI SIC, UN CUORE ELETTRONICO PER UN SISTEMA MULTI-DISPLAY

IL DISPOSITIVO DELL'AZIENDA LODIGIANA HA RICEVUTO IL RICONOSCIMENTO DI "SEGNALAZIONE EIMA 2022"

MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni - Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza - ha ricevuto il riconoscimento di "Segnalazione Eima 2022" per Agri SIC, il suo sistema Human-to-Machine Interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway.

Agri SIC è una piattaforma veicolare integrata che riunisce tutta la potenza di calcolo in un'unità centrale intelligente in grado di gestire e controllare quadro di bordo e display presenti in cabina. Questa architettura dà la possibilità di spostare dinamicamente le applicazioni grafiche sul display preferito, raggiungendo un elevato grado di configurabilità utente e condividendo su più schermi informazioni e dati provenienti da un'unica unità di elaborazione centrale.

Agri SIC è un prodotto innovativo dal punto di vista dell'architettura e del design che segue i trend del settore auto, pur assicurando quell'elevata resistenza alle sollecitazioni tipiche dell'off-highway. Anche nel mercato agricolo e movimento terra, infatti, i clienti chiedono soluzioni che "replichino" l'esperienza d'uso dei tablet e ricercano display di alta qualità e dal forte appeal estetico, particolarmente sottili e dalle dimensioni ridotte rispetto ai tradizionali display con logica integrata. Caratteristiche, queste, assicurate dal fatto che l'unità centrale contiene tutta la potenza di calcolo.

La presenza di tale unità fa sì che i display e il quadro di bordo diventino periferiche del sistema, consentendo così agli OEM di sostituirli facilmente nel passaggio da un'applicazione a un'altra o di poter apportare significativi cambiamenti nel tempo ai terminali stessi e introdurre nuove caratteristiche e funzioni in linea con un mercato che si evolve rapidamente, senza modificare il "cuore" del sistema.

L'unità centrale è basata su una architettura flessibile e potente che fa uso di un microprocessore multicore dall'elevata potenza di calcolo e si distingue per un tempo di accensione rapido e un'architettura di sicurezza a più livelli. Agri SIC può pilotare fino a 4 display Full HD all'interno della cabina, raccogliere e trasmettere le informazioni provenienti dal veicolo stesso e le immagini delle telecamere attraverso la tecnologia BroadR-Reach.

Agri SIC ha un'architettura software basata su Linux, sistema open molto flessibile che consente di personalizzare l'unità in base alle esigenze specifiche del cliente, supportando ad esempio applicazioni Isobus o il Precision Farming. Tuttavia, tale flessibilità non va a scapito della conformità con rigorosi standard di sviluppo software, poiché MTA sta lavorando ai suoi sistemi secondo il processo Automotive Spice richiesto da tutti i principali OEM. ■



INTERVISTA

MTA



L'ELETTRONICA CHE NON TI ASPETTI

di Ottavio Repetti

SORPRESE ■ A Codogno (Lodi) c'è un'azienda che non tutti conoscono: è la MTA, una tra i principali costruttori di fusibili del mondo. Ma realizza anche braccioli multifunzioni e display, che sono stati peraltro premiati a Eima 2022

Se c'è qualcuno che non ha nulla da temere dal processo di elettrificazione che coinvolge ormai anche il settore primario, questa è la Mta di Codogno. Azienda familiare in un panorama dominato dalle multinazionali, produce sistemi di protezione per impianti elettrici, sia a basso sia ad alto voltaggio, oltre a componenti elettronici per il settore automobilistico. Nonché, ovviamente, agricolo. Detta in parole povere, se siete su un trattore, molto probabilmente potete lavorare grazie alla MTA. Vale sicuramente se il trattore è Cnh,

gruppo a cui la società lodigiana fornisce display e altri componenti, ma vale anche per Sdf, visto che, tra le altre cose, è fatto da Mta anche il bracciolo di comando di molte sue macchine. E poi ci sono gli Antonio Carraro, alcuni Agco e tanti altri. Fino ad arrivare al Monarch, il trattore elettrico autonomo di fabbricazione californiana: anche il suo cruscotto è firmato Mta.

Eccellenza italiana

Siamo a Codogno (Lo), nella sede produttiva di quella che è, a tutti gli effetti, una delle famose "eccellen-

CHI È ANTONIO FALCHETTI

Ingegnere meccanico, nell'azienda di famiglia dal 1989, Antonio Falchetti ha occupato diverse posizioni, prima tecniche, poi commerciali e infine dirigenziali. Fu infatti nell'ufficio tecnico, proprio quando la Mta iniziò a lavorare su propri progetti e non soltanto su disegni dei clienti, gestendo la complessa fase di esternalizzazione delle competenze progettuali che caratterizzò gli anni Novanta. Assunte successivamente anche mansioni commerciali, curò varie aperture di filiali all'estero, generalmente al seguito di analoghe espansioni da parte dei principali committenti, come il gruppo Fiat.

Attualmente è amministratore delegato della sede di Codogno, che negli ultimi 33 anni è passata da 170 a 600 dipendenti, nonché direttore generale del Gruppo, in cui operano anche altri sei membri della famiglia Falchetti.



ze italiane". Ed eccellenza, MTA lo è di certo, se pensiamo che oltre a essere rimasta l'unica realtà italiana del settore, è praticamente la sola azienda a conduzione familiare a



UNA SOCIETÀ ELETTRIZZANTE

Mta (nella foto grande, la sede di Codogno) produce componenti elettriche (1) ed elettroniche (2a-2b) per diversi marchi di trattori. Cnh figura tra i primi clienti (3).

tener testa alle multinazionali. Per esempio, essendo titolare di una omologazione per la fabbricazione dei fusibili, un certificato che, nel mondo, posseggono soltanto in tre. Ma più dei documenti parla la storia, che racconta di come una ditta fondata da **Antonio Falchetti** nel 1954 sia arrivata, in meno di 70 anni, ad avere 1.700 dipen-

denti, dieci sedi più quattro uffici commerciali sparsi nel mondo e un fatturato che supera i 240 milioni di euro.

Dal momento che il settore della componentistica è, per i non addetti ai lavori, meno noto rispetto a quello delle macchine finite, lasciamo ad **Antonio Falchetti**, nipote nonché omonimo del fondatore e

attuale direttore generale del gruppo, l'onere di raccontarci cosa produce la sua società. «L'attività è attualmente divisa in tre unità distinte: Elettrica, Elettronica ed Elettronica di potenza. Quest'ultima è nata lo scorso anno, grazie all'acquisizione dell'80% di Edn, un'azienda che produce caricatori per batterie montate su mezzi pesanti».

Dunque anche sui trattori? «Al momento parliamo di trasporto stradale. Ma, certamente, queste batterie sono adatte anche a impieghi agricoli, visto il voltaggio e le potenze in gioco».

Per quanto riguarda le altre due unità? «La prima progetta e costruisce centraline per la distribuzione della potenza e la protezione del sistema elettrico. Siamo molto noti per i fusibili e le scatole porta-fusibili, per esempio. La business unit

INTERVISTA MTA



Electronica è invece specializzata in interfaccia uomo-macchina e dunque produce quadri strumenti, display e centraline elettroniche».

Tutto ciò vale anche per l'agricoltura, esatto? «Certamente. Del resto, i componenti elettrici, in agricoltura e automotive, non sono così diversi».

E quelli elettronici? «Se parliamo di elettronica, le cose, in parte, cambiano. Per cominciare, quella presente su un trattore è molta più dell'elettronica di un autoveicolo. Inoltre, sono diverse le sollecitazioni: vibrazioni, polvere, luce solare. Di conseguenza i componenti elettronici per i trattori sono più robusti e sottoposti a test più severi per garantire l'affidabilità».

Nelle campagne gira ancora, anche se sempre meno di frequente, il detto secondo cui meno elettronica c'è su un trattore, meno se ne può rompere. Ha un fondamento?

«Forse in passato, nella prima era dell'elettronica in agricoltura. Oggi si sono raggiunti standard di qualità tali da non dover più "preoccupare". D'altra parte l'elettronica sui mezzi agri-

coli è ormai imprescindibile, anche per ragioni di sicurezza stradale e per attenersi alle norme volte a ridurre l'inquinamento ambientale». Ciò nonostante le condizioni di lavoro in agricoltura restano estreme.

Quali sono i principali nemici del circuito elettronico? «Direi acqua ed escursioni termiche. Ed è vero che l'ambiente di lavoro è ostile, ma dopotutto c'è anche di peggio».

Per esempio? «Uno che può sorprendere: il motociclismo. Il cruscotto di una motocicletta è sottoposto a vibrazioni, polvere, luce diretta del sole, pioggia, temperature gelide o torride anche più di un mezzo agricolo».

Verso il futuro

Siete nati nel 1954. Invece a quando risale l'impegno in agricoltura? «Alla fine degli anni Ottanta, grazie a una commessa per Same».

Oggi Cnh è uno dei vostri maggiori clienti, è corretto? «Esattamente, ma non è il solo. Lavoriamo per diversi marchi, italiani e non».

Come è cambiato, in questi an-

ni, il vostro lavoro nel settore agricolo? «Il peso dell'elettronica è aumentato costantemente. Basti guardare alla crescita del numero di display. Crescita che, peraltro, non è ancora conclusa».

Con tanti schermi non si rischia di fare confusione? «Quello se mai è un problema di layout e organizzazione della strumentazione a bordo».

A proposito di strumentazione e layout: cosa chiedono i clienti riguardo ai display? «Sostanzialmente, di replicare l'esperienza d'uso che hanno con tablet e cellulari, che dispongono di schermi ad altissima qualità. Chiedono più luminosità e contrasto, oltre che uniformità. Infine, da alcuni ci arrivano richieste di avere display sottili e free form».

Ridurre lo spessore è per l'appunto uno dei risultati cui è giunta la vostra ricerca. «Sì, con Agri Sic, che tra l'altro è stato premiato all'ultima Eima».

In cosa consiste? «In pratica si tratta di un sistema grazie al quale una sola unità di comando può gestire fino a quattro display. Invece

di avere l'hardware all'interno di ogni monitor, abbiamo una sola unità e nella struttura del monitor ci sono soltanto lo schermo e i collegamenti. Ne deriva un evidente risparmio di materiale, ma anche la possibilità di fare monitor più sottili e soprattutto di scegliere cosa visualizzare su ciascuno di essi: tutto ciò che fa capo a quell'unità di comando può essere spostato da un display all'altro».

Quindi fate anche progetti vostri, non vi limitate a costruire componenti progettati dai trattoristi. «Esattamente. Ci sono aziende che ci affidano un componente da sviluppare, con un'idea di massima su dove collocare i vari comandi di un bracciolo, per esempio, e poi ci sono soluzioni pensate e realizzate interamente da noi e successivamente proposte al mercato. Come MTA Studio: un'ampia gamma di cruscotti – da 10 cm di diametro a 12 pollici di larghezza – dedicata a fabbricanti di macchine agricole di media dimensione. Il vantaggio rispetto a un cruscotto standard sta in un software molto semplice, di nostra scrittura, grazie



RICERCA E SVILUPPO

L'azienda oltre ad assemblare progetti esterni fa molta ricerca (4) e lavora in ambiente controllato per assemblare i componenti più sensibili (5). Nella foto 6 macchine per lo stampaggio dei fusibili, uno dei prodotti principali di Mta

al quale è possibile modificare molte delle icone presenti sul display. In altre parole, ogni costruttore può personalizzare il cruscotto in base alle esigenze del suo prodotto. Tra l'altro una soluzione di questo tipo è già pronta, per esempio, per ospitare le nuove icone legate alla trazione elettrica.

Parliamo appunto di alimentazione elettrica. Cresce come tutti dicono? «Cresce. Forse meno rapidamente di quanto qualcuno si aspettava, ma cresce».

E in agricoltura? «Presto o tardi, si svilupperà anche in quel settore». **Voi, con i vostri sistemi per alto voltaggio, siete già pronti.** «Sì. Come ho detto, Edn può lavorare anche per il settore agricolo. Abbiamo già qualche richiesta in tal senso, ma per il momento si tratta di nicchie».

Successo crescente

Il fatto che l'elettrificazione sia il fenomeno del momento vi favorisce. «Diciamo che per aziende come la nostra, già presenti nei componenti elettrici ed elettronici di alta gamma, è un momento senza

dubbio positivo, che ci permette di ottenere nuovi clienti».

Le buone prospettive di mercato riguardano anche l'agricoltura? «Credo di sì. Le componenti elettriche ed elettroniche dei trattori diventano sempre maggiori. Penso, per esempio, ai modelli più professionali, dedicati a contoterzisti e in genere a operatori che lo usano per moltissime ore, ammortizzando rapidamente l'investimento. Su macchine di questo segmento l'elettronica è destinata a svilupparsi ulteriormente».

La domanda non è insomma un problema. E l'offerta? Come avete vissuto la crisi delle materie prime dei mesi scorsi? «Non bene, come tutti. Si sperava che nel corso del 2022 la situazione potesse normalizzarsi, ma di fatto siamo ancora in alto mare, sebbene il problema si sia un po' ridimensionato».

Cosa manca? «Un po' di tutto, ma in particolare le componenti elettroniche, come i microchip. Teniamo presente che il nostro è un settore particolare. Siamo, per così dire, clienti difficili, che chiedo-

no alte specifiche. Nel settore automobilistico, per esempio, si deve garantire la disponibilità di ricambi per 10 anni. Per questo motivo i grossi produttori di chip preferiscono vendere a mercati più semplici, come quello dei pc o dei cellulari. E in un momento in cui la produzione non basta per tutti, è facile capire chi resta senza».

Certamente. Ma da dove origina tutto ciò? «Il blocco è indubbiamente nel Far East, per una somma di motivi. Dapprima il Covid, che ha portato a vuotare i negozi di elettronica, esaurendo le scorte. Poi i problemi di logistica, con la carenza di container e navi. Infine, ci sono i trasporti su gomma: nei mesi difficili della pandemia molti autisti di camion stranieri sono tornati nei paesi d'origine e ora non tutti se la sentono di tornare indietro».

È anche un problema di braccia, insomma. Vale anche per voi? Faticate a trovare personale? «Soprattutto figure tecniche. Ingegneri, tecnici diplomati, ma in generale figure orientate alla risoluzione dei problemi. Sembra che a nessuno interessi più il

problem solving».

La scuola vi aiuta? «Abbiamo accordi con alcuni istituti, ma si fatica comunque. I programmi non sono aggiornati e lo stesso vale per molti dei macchinari impiegati nei laboratori degli istituti tecnici. Tutto questo mentre ci sono Paesi in cui le scuole gestiscono vere e proprie aziende, per insegnare ai ragazzi a lavorare».

Questioni di concorrenza

Con questi Paesi, poi, vi dovete confrontare sui mercati. Come va con la concorrenza? «Per quanto ci riguarda è fatta essenzialmente dalle grandi multinazionali per l'elettronica e da colossi mondiali per il settore dei fusibili. Poi c'è chi fa imitazioni, anche su elementi in apparenza semplici come fusibili e scatole per fusibili. È un mercato complesso, dove si fanno grossi volumi con poco margine ed è richiesta un'altissima qualità. Occorre molta tecnologia per competere».

Anche per un fusibile? «È difficile immaginare quanta tecnologia si nasconde dietro a un fusibile: studi, materiali, progetti, test».

Dunque la componentistica italiana, ancora una volta, fa bella figura nel mondo. «Come Paese abbiamo una reputazione che tutti ci riconoscono. Non abbiamo nulla da invidiare a nessuno, né sulla qualità del prodotto né sulla tecnologia produttiva. Nell'elettronica siamo bravi a fare progettazione, sia hardware, sia software». Per un'azienda che è ancora legata a filo doppio con la famiglia del suo fondatore e che mantiene le sue radici saldamente in Pianura Padana, nonostante le tante filiali in giro per il mondo, è un gran bel vento. ■

TECNOLOGIA VIRTUOSA



È una svolta ecosostenibile quella compiuta da Continental attraverso la produzione in serie di pneumatici con filato di poliestere ottenuto da bottiglie di plastica riciclate. Il nuovo materiale è infatti ricavato senza alcun passaggio chimico intermedio da contenitori plastici, di pet, provenienti da aree prive di un sistema di riciclaggio a circuito chiuso. Un processo virtuoso che dà origine a corde tessili che assorbono le forze della pressione interna del pneumatico e rimangono dimensionalmente stabili anche in presenza di carichi elevati. La nuova tecnologia Continental è al momento utilizzata per la realizzazione di pneumatici automotive, ma tutto lascia supporre che nel futuro sarà trasposta anche alle coperture per il settore agricolo visto che l'obiettivo del Gruppo tedesco è di utilizzare entro il 2050 solo materiali sostenibili per la produzione della sua intera gamma.

VELOCITÀ PIÙ CHE DOPPIA

Maggior velocità e precisione operative. È quanto offrono i nuovi display "Gfx-1060" e "Gfx-1260" di Trimble, rispettivamente da dieci e da 12 pollici di diagonale sviluppati per il supporto delle attività di agricoltura 4.0. Operanti attraverso il sistema Android, elaborano infatti i dati a una velocità più che doppia rispetto alle versioni di precedente generazione, semplificando la gestione anche dei flussi derivanti dai lavori più complessi e impegnativi così da offrire la massima precisione nell'esecuzione delle più diverse applicazioni. Compatibili con tutti i trattori e le attrezzature in commercio, i nuovi display Trimble sono trasferibili da una macchina all'altra in funzione delle esigenze contingenti e sono facilmente configurabili tramite l'applicazione "Precision-Iq" per impostare funzionalità quali la guida assistita e automatica, la mappatura e la registrazione dei dati di lavoro, la profilazione delle attrezzature impiegate e l'alimentazione di telecamere da ingressi collegati.



TUTTO IN UNO

Un'unica centralina in grado di gestire tutte le informazioni di bordo e di veicolarle su diversi display in funzione dei desideri dei clienti. Questa, molto in sintesi, la peculiarità del nuovo sistema "Agri Sic" di Mta, una piattaforma a elevata potenza di calcolo in grado di controllare e di gestire il quadro di bordo e i display presenti nelle cabine dei trattori. Operante attraverso un software basato sul sistema Linux, quindi ampiamente flessibile e personalizzabile, "Agri Sic" controlla in effetti fino a quattro display ad alta risoluzione, sui quali trasmette i dati funzionali della macchina e le eventuali immagini provenienti dalle telecamere di bordo. La specifica architettura del sistema consente inoltre sia di supportare tutte le più recenti tecnologie, dalle funzionalità isobus fino alle soluzioni di agricoltura digitale, sia di trasferire dinamicamente le applicazioni grafiche sul display preferito, in modo tale da permettere la condivisione su più schermi delle informazioni e dei dati provenienti da un'unica unità di elaborazione.





SEGNALAZIONI TECNICHE



**MTA
AGRISIC**

Sistema HMI primario tra l'operatore e l'elettronica del trattore. È costituito da un'unità principale elettronica di controllo e da pannelli TFT separati.

PAD. 18 - STAND C/34

AGRI SIC

Cuore elettronico

Grazie al nuovo sistema sviluppato dalla **MTA** tutti i display di bordo sono gestiti da un'unica piattaforma

Tra le innovazioni agromeccaniche segnalate nel contesto di Eima 2022 figura anche **Agri SIC**, una piattaforma veicolare integrata, sviluppata da **MTA**, che riunisce tutta la potenza di calcolo in un'unità centrale intelligente in grado di gestire e controllare quadro di bordo e display presenti in cabina.

In sostanza l'Agri SIC è un "cuore" elettronico dotato di un'architettura che dà la possibilità di spostare dinamicamente le applicazioni grafiche sul display preferito, condividendo su più schermi informazioni e dati provenienti da un'unica unità di elaborazione centrale. Pur seguendo a livello

di sviluppo e di design i trend del settore auto, lo strumento è stato pensato per offrire un'elevata resistenza alle sollecitazioni tipiche dell'off-highway. Questo perché anche nel mercato agricolo i clienti chiedono soluzioni che replichino l'esperienza d'uso dei tablet e ricercano display di alta qualità e dal forte appeal estetico e dalle dimensioni ridotte rispetto ai tradizionali display con logica integrata. Caratteristiche assicurate dal fatto che l'unità centrale contiene tutta la potenza di calcolo. La presenza di tale unità fa sì che i display e il quadro di bordo diventino periferiche

del sistema, consentendo così agli OEM di sostituirli facilmente nel passaggio da un'applicazione a un'altra o di poter apportare significativi cambiamenti nel tempo ai terminali

stessi e introdurre nuove caratteristiche e funzioni in linea col mercato. L'unità centrale sviluppata da **MTA** è basata su una architettura flessibile e potente che fa uso di un microprocessore multicolore e si distingue per un tempo di accensione rapido e un'architettura di sicurezza a più livelli.

Agri SIC può pilotare fino a 4 display Full HD all'interno della cabina, raccogliere e

trasmettere le informazioni provenienti dal veicolo stesso e le immagini delle telecamere attraverso la tecnologia BroadR-Reach. Agri SIC ha un'architettura software basata su Linux, un sistema open molto flessibile che consente di personalizzare l'unità in base alle esigenze specifiche dell'applicazione del cliente, supportando ad esempio applicazioni ISOBUS o il Precision Farming.





| MTA's complete in-vehicle system impresses at Bauma 🗨️ 0

BY SAUL WORDSWORTH ON 2ND NOVEMBER 2022

ELECTRONICS

MTA, the multinational company operating through three business units – electric, electronic and power electronic – used last week's Bauma to showcase its complete in-vehicle system specifically developed for off-highway applications, and that was recently landed a 'Mention EIMA 2022' award.

Agri SIC is an integrated vehicle platform that gathers all the computing power in a central intelligent unit able to handle and control dashboard and displays in the cabin. This architecture gives the ability to dynamically move graphics applications to the preferred display, achieving a high degree of user configurability and sharing information and data across multiple screens from a single central processing unit.

Agri SIC is an innovative product from the point of view of architecture and design that follows the trends of the auto industry, while ensuring that high resistance to the stresses typical of the off-highway sector. Even in the agricultural and earthmoving market, customers are demanding solutions that 'replicate' the user experience of tablets. They are also looking for high-quality displays with a strong aesthetic appeal that are particularly thin and small in size compared to traditional displays with integrated logic. These features are ensured by the central unit containing all the computing power.

The presence of this 'electronic heart' makes the displays and the central dashboard become separate devices on the system. This peculiarity is worth underlining because it enables OEMs to easily replace the displays in the transition from one vehicle application to another or to make significant changes over time to the terminals and introduce new features and functions in line with a rapidly evolving market, without changing the "core" of the system.

The central unit of the MTA system has been developed based on a flexible and powerful architecture, making use a multicore microprocessor with a high computing power and it is distinguished by a fast boot time and a multi-level security architecture.

The unit can handle up to four full HD displays inside the vehicle, as well as collect and convey the information coming from the vehicle, and the images from cameras through BroadR-Reach technology.



Agri SIC, un cuore elettronico per un sistema multi-display

MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive, ha presentato a BAUMA 2022 il suo sistema human-to-machine interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway, recentemente premiato con la "Segnalazione EIMA 2022".

[Leggi di più »](#)

Agri SIC, un cuore elettronico per un sistema multi-display



MTA, multinazionale che opera nel settore globale dell'automotive attraverso tre divisioni – Elettrica, Elettronica ed Elettronica di Potenza – ha presentato a BAUMA 2022 il suo sistema human-to-machine interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway, recentemente premiato con il riconoscimento di “Segnalazione EIMA 2022”

Agri SIC è una **piattaforma veicolare** integrata che riunisce tutta la potenza di calcolo in un'unità centrale intelligente in grado di gestire e controllare quadro di bordo e display presenti in cabina. Questa architettura dà la possibilità di spostare dinamicamente le applicazioni grafiche sul display preferito, raggiungendo un elevato grado di configurabilità utente e condividendo su più schermi informazioni e dati provenienti da un'unica unità di elaborazione centrale.

Agri SIC è un prodotto innovativo dal punto di vista dell'architettura e del design che segue i trend del settore auto, pur assicurando quell'elevata resistenza alle sollecitazioni tipiche dell'**off-highway**. Anche nel mercato agricolo e movimento terra, infatti, i clienti chiedono soluzioni che “replichino” l'esperienza d'uso dei tablet e ricercano display di alta qualità e dal forte appeal estetico, particolarmente sottili e dalle dimensioni ridotte rispetto ai tradizionali display con logica integrata. Caratteristiche, queste, assicurate dal fatto che l'unità centrale contiene tutta la potenza di calcolo.

La presenza di tale unità fa sì che i **display** e il **quadro di bordo** diventino periferiche del sistema, consentendo così agli OEM di sostituirli facilmente nel passaggio da un'applicazione a un'altra o di poter apportare significativi cambiamenti nel tempo ai terminali stessi e introdurre nuove caratteristiche e funzioni in linea con un mercato che si evolve rapidamente, senza modificare il “cuore” del sistema.

L'unità centrale sviluppata da **MTA** è basata su una architettura flessibile e potente che fa uso di un microprocessore multicore dall'elevata potenza di calcolo e si distingue per un tempo di accensione rapido e un'architettura di sicurezza a più livelli.

Per maggiori informazioni visita: www.mta.it

Pubblicato su novembre 2, 2022



Mta al Bauma: soluzioni intelligenti per applicazioni off-highway

Mta ha presentato al Bauma il suo sistema human-to-machine interface specificamente sviluppato per applicazioni off-highway, recentemente premiato con il riconoscimento di “Segnalazione Eima 2022”, una centralina elettrica modulare per applicazioni off-highway e i caricabatterie di bordo prodotti da Edn...

[Continua a leggere](#)

MTA's complete in-vehicle system impresses



MTA, the multinational company operating through three business units – electric, electronic and power electronic – used last week's Bauma to showcase its complete in-vehicle system specifically developed for off-highway applications, and that was recently landed a 'Mention EIMA 2022' award [more...](#)



MTA, l'elettronica che non ti aspetti

Sorprese. A Codogno (Lodi) c'è un'azienda che non tutti conoscono: è la MTA, una tra i principali costruttori di fusibili del mondo. Ma realizza anche braccioli multifunzioni e display, che sono stati peraltro premiati a Eima 2022...

[Continua a leggere »](#)

MTA, l'elettronica che non ti aspetti

Di Ottavio Repetti - 3 Novembre 2022



*Sorprese. A Codogno (Lodi) c'è un'azienda che non tutti conoscono: è la **MTA**, una tra i principali costruttori di fusibili del mondo. Ma realizza anche braccioli multifunzioni e display, che sono stati peraltro premiati a Eima 2022.*

Se c'è qualcuno che non ha nulla da temere dal processo di elettrificazione che coinvolge ormai anche il settore primario, questa è la **Mta** di Codogno. Azienda familiare in un panorama dominato dalle multinazionali, produce sistemi di protezione per impianti elettrici, sia a basso sia ad alto voltaggio, oltre a componenti elettronici per il settore automobilistico. Nonché, ovviamente, agricolo. Detta in parole povere, se siete su un trattore, molto probabilmente potete lavorare grazie alla **MTA**. Vale sicuramente se il trattore è Cnh, gruppo a cui la società lodigiana fornisce display e altri componenti, ma vale anche per Sdf, visto che, tra le altre cose, è fatto da **Mta** anche il bracciolo di comando di molte sue macchine. E poi ci sono gli Antonio Carraro, alcuni Agco e tanti altri. Fino ad arrivare al Monarch, il trattore elettrico autonomo di fabbricazione californiana: anche il suo cruscotto è firmato **Mta**.

Eccellenza italiana

Siamo a Codogno (Lo), nella sede produttiva di quella che è, a tutti gli effetti, una delle famose "eccellenze italiane". Ed eccellenza, MTA lo è di certo, se pensiamo che oltre a essere rimasta l'unica realtà italiana del settore, è praticamente la sola azienda a conduzione familiare a tener testa alle multinazionali. Per esempio, essendo titolare di una omologazione per la fabbricazione dei fusibili, un certificato che, nel mondo, posseggono soltanto in tre. Ma più dei documenti parla la storia, che racconta di come una ditta fondata da **Antonio Falchetti** nel 1954 sia arrivata, in meno di 70 anni, ad avere 1.700 dipendenti, dieci sedi più quattro uffici commerciali sparsi nel mondo e un fatturato che supera i 240 milioni di euro.

Dal momento che il settore della componentistica è, per i non addetti ai lavori, meno noto rispetto a quello delle macchine finite, lasciamo ad **Antonio Falchetti**, nipote nonché omonimo del fondatore e attuale direttore generale del gruppo, l'onere di raccontarci cosa produce la sua società. «L'attività è attualmente divisa in tre unità distinte: Elettrica, Elettronica ed Elettronica di potenza. Quest'ultima è nata lo scorso anno, grazie all'acquisizione dell'80% di Edn, un'azienda che produce caricatori per batterie montate su mezzi pesanti».

Dunque anche sui trattori? «Al momento parliamo di trasporto stradale. Ma, certamente, queste batterie sono adatte anche a impieghi agricoli, visto il voltaggio e le potenze in gioco».

Per quanto riguarda le altre due unità? «La prima progetta e costruisce centraline per la distribuzione della potenza e la protezione del sistema elettrico. Siamo molto noti per i fusibili e le scatole porta-fusibili, per esempio. La business unit Elettronica è invece specializzata in interfaccia uomo-macchina e dunque produce quadri strumenti, display e centraline elettroniche».

Tutto ciò vale anche per l'agricoltura, esatto? «Certamente. Del resto, i componenti elettrici, in agricoltura e automotive, non sono così diversi».

E quelli elettronici? «Se parliamo di elettronica, le cose, in parte, cambiano. Per cominciare, quella presente su un trattore è molta più dell'elettronica di un autoveicolo. Inoltre, sono diverse le sollecitazioni: vibrazioni, polvere, luce solare. Di conseguenza i componenti elettronici per i trattori sono più robusti e sottoposti a test più severi per garantirne l'affidabilità».

Nelle campagne gira ancora, anche se sempre meno di frequente, il detto secondo cui meno elettronica c'è su un trattore, meno se ne può rompere. Ha un fondamento?

«Forse in passato, nella prima era dell'elettronica in agricoltura. Oggi si sono raggiunti standard di qualità tali da non dover più "preoccupare". D'altra parte l'elettronica sui mezzi agricoli è ormai imprescindibile, anche per ragioni di sicurezza stradale e per attenersi alle norme volte a ridurre l'inquinamento ambientale».

Ciò nonostante le condizioni di lavoro in agricoltura restano estreme. Quali sono i principali nemici del circuito elettronico? «Direi acqua ed escursioni termiche. Ed è vero che l'ambiente di lavoro è ostile, ma dopotutto c'è anche di peggio».

Per esempio? «Uno che può sorprendere: il motociclismo. Il cruscotto di una motocicletta è sottoposto a vibrazioni, polvere, luce diretta del sole, pioggia, temperature gelide o torride

anche più di un mezzo agricolo».



Verso il futuro

Siete nati nel 1954. Invece a quando risale l'impegno in agricoltura? «Alla fine degli anni Ottanta, grazie a una commessa per Same».

Oggi Cnh è uno dei vostri maggiori clienti, è corretto? «Esattamente, ma non è il solo. Lavoriamo per diversi marchi, italiani e non».

Come è cambiato, in questi anni, il vostro lavoro nel settore agricolo? «Il peso dell'elettronica è aumentato costantemente. Basti guardare alla crescita del numero di display. Crescita che, peraltro, non è ancora conclusa».

Con tanti schermi non si rischia di fare confusione? «Quello se mai è un problema di layout e organizzazione della strumentazione a bordo».

A proposito di strumentazione e layout: cosa chiedono i clienti riguardo ai display?
«Sostanzialmente, di replicare l'esperienza d'uso che hanno con tablet e cellulari, che dispongono di schermi ad altissima qualità. Chiedono più luminosità e contrasto, oltre che uniformità. Infine, da alcuni ci arrivano richieste di avere display sottili e free form».

Ridurre lo spessore è per l'appunto uno dei risultati cui è giunta la vostra ricerca. «Sì, con Agri Sic, che tra l'altro è stato premiato all'ultima Eima».

In cosa consiste? «In pratica si tratta di un sistema grazie al quale una sola unità di comando può gestire fino a quattro display. Invece di avere l'hardware all'interno di ogni monitor, abbiamo una sola unità e nella struttura del monitor ci sono soltanto lo schermo e i collegamenti. Ne deriva un evidente risparmio di materiale, ma anche la possibilità di fare

monitor più sottili e soprattutto di scegliere cosa visualizzare su ciascuno di essi: tutto ciò che fa capo a quell'unità di comando può essere spostato da un display all'altro».

Quindi fate anche progetti vostri, non vi limitate a costruire componenti progettati dai trattoristi. «Esattamente. Ci sono aziende che ci affidano un componente da sviluppare, con un'idea di massima su dove collocare i vari comandi di un bracciolo, per esempio, e poi ci sono soluzioni pensate e realizzate interamente da noi e successivamente proposte al mercato. Come MTA Studio: un'ampia gamma di cruscotti – da 10 cm di diametro a 12 pollici di larghezza – dedicata a fabbricanti di macchine agricole di media dimensione. Il vantaggio rispetto a un cruscotto standard sta in un software molto semplice, di nostra scrittura, grazie al quale è possibile modificare molte delle icone presenti sul display. In altre parole, ogni costruttore può personalizzare il cruscotto in base alle esigenze del suo prodotto. Tra l'altro una soluzione di questo tipo è già pronta, per esempio, per ospitare le nuove icone legate alla trazione elettrica».

Parliamo appunto di alimentazione elettrica. Cresce come tutti dicono? «Cresce. Forse meno rapidamente di quanto qualcuno si aspettava, ma cresce».

E in agricoltura? «Presto o tardi, si svilupperà anche in quel settore».

Voi, con i vostri sistemi per alto voltaggio, siete già pronti. «Sì. Come ho detto, Edn può lavorare anche per il settore agricolo. Abbiamo già qualche richiesta in tal senso, ma per il momento si tratta di nicchie».

Successo crescente

Il fatto che l'elettrificazione sia il fenomeno del momento vi favorisce. «Diciamo che per aziende come la nostra, già presenti nei componenti elettrici ed elettronici di alta gamma, è un momento senza dubbio positivo, che ci permette di ottenere nuovi clienti».

Le buone prospettive di mercato riguardano anche l'agricoltura? «Credo di sì. Le componenti elettriche ed elettroniche dei trattori diventano sempre maggiori. Penso, per esempio, ai modelli più professionali, dedicati a contoterzisti e in genere a operatori che lo usano per moltissime ore, ammortizzando rapidamente l'investimento. Su macchine di questo segmento l'elettronica è destinata a svilupparsi ulteriormente».

La domanda non è insomma un problema. E l'offerta? Come avete vissuto la crisi delle materie prime dei mesi scorsi? «Non bene, come tutti. Si sperava che nel corso del 2022 la situazione potesse normalizzarsi, ma di fatto siamo ancora in alto mare, sebbene il problema si sia un po' ridimensionato».

Cosa manca? «Un po' di tutto, ma in particolare le componenti elettroniche, come i microchip. Teniamo presente che il nostro è un settore particolare. Siamo, per così dire, clienti difficili, che chiedono alte specifiche. Nel settore automobilistico, per esempio, si deve garantire la disponibilità di ricambi per 10 anni. Per questo motivo i grossi produttori di chip preferiscono vendere a mercati più semplici, come quello dei pc o dei cellulari. E in un momento in cui la produzione non basta per tutti, è facile capire chi resta senza».

Certamente. Ma da dove origina tutto ciò? «Il blocco è indubbiamente nel Far East, per una somma di motivi. Dapprima il Covid, che ha portato a vuotare i negozi di elettronica, esaurendo le scorte. Poi i problemi di logistica, con la carenza di container e navi. Infine, ci

sono i trasporti su gomma: nei mesi difficili della pandemia molti autisti di camion stranieri sono tornati nei paesi d'origine e ora non tutti se la sentono di tornare indietro».

È anche un problema di braccia, Insomma. Vale anche per voi? Faticate a trovare personale? «Soprattutto figure tecniche. Ingegneri, tecnici diplomati, ma in generale figure orientate alla risoluzione dei problemi. Sembra che a nessuno interessi più il problem solving».

La scuola vi aiuta? «Abbiamo accordi con alcuni istituti, ma si fatica comunque. I programmi non sono aggiornati e lo stesso vale per molti dei macchinari impiegati nei laboratori degli istituti tecnici. Tutto questo mentre ci sono Paesi in cui le scuole gestiscono vere e proprie aziende, per insegnare ai ragazzi a lavorare».



Questioni di concorrenza

Con questi Paesi, poi, vi dovete confrontare sui mercati. Come va con la concorrenza?

«Per quanto ci riguarda è fatta essenzialmente dalle grandi multinazionali per l'elettronica e da colossi mondiali per il settore dei fusibili. Poi c'è chi fa imitazioni, anche su elementi in apparenza semplici come fusibili e scatole per fusibili. È un mercato complesso, dove si fanno grossi volumi con poco margine ed è richiesta un'altissima qualità. Occorre molta tecnologia per competere».

Anche per un fusibile? «È difficile immaginare quanta tecnologia si nasconda dietro a un fusibile: studi, materiali, progetti, test».

Dunque la componentistica italiana, ancora una volta, fa bella figura nel mondo. «Come Paese abbiamo una reputazione che tutti ci riconoscono. Non abbiamo nulla da invidiare a nessuno, né sulla qualità del prodotto né sulla tecnologia produttiva. Nell'elettronica siamo bravi a fare progettazione, sia hardware, sia software». Per un'azienda che è ancora legata a filo doppio con la famiglia del suo fondatore e che mantiene le sue radici saldamente in Pianura Padana, nonostante le tante filiali in giro per il mondo, è un gran bel vanto.

CHI È ANTONIO FALCHETTI



Ingegnere meccanico, nell'azienda di famiglia dal 1989, Antonio Falchetti ha occupato diverse posizioni, prima tecniche, poi commerciali e infine dirigenziali. Fu infatti nell'ufficio tecnico, proprio quando la Mta iniziò a lavorare su propri progetti e non soltanto su disegni dei clienti, gestendo la complessa fase di esternalizzazione delle competenze progettuali che caratterizzò gli anni Novanta. Assunte successivamente anche mansioni commerciali, curò varie aperture di filiali all'estero, generalmente al seguito di analoghe espansioni da parte dei principali committenti, come il gruppo Fiat.

Attualmente è amministratore delegato della sede di Codogno, che negli ultimi 33 anni è passata da 170 a 600 dipendenti, nonché direttore generale del Gruppo, in cui operano anche altri sei membri della famiglia Falchetti.

MTA déploie ses systèmes électroniques à Bauma

Par la rédaction. Publié le 7 novembre 2022.



La plateforme intégrée Agri SIC peut être montée dans toutes les cabines. Elle peut gérer jusqu'à 4 écrans Full HD. Crédit : MTA

MTA, spécialiste en systèmes électriques, électroniques et électronique de puissance pour le secteur hors-route, présentait un trio de dispositifs numériques à Bauma.

Agri SIC, un "cœur électronique" pour un système multi-écrans

MTA, a présenté son système embarqué spécifiquement développé pour les applications hors route récemment récompensé par la "Mention EIMA 2022". Agri SIC est une plateforme intégrée complète qui rassemble toute la puissance de calcul dans une unité centrale intelligente capable de gérer et de contrôler le tableau de bord et les écrans de la cabine. Cette architecture permet de déplacer de manière dynamique les applications graphiques vers l'écran de son choix, d'atteindre un haut niveau de configuration pour l'utilisateur et de partager les informations et les données sur plusieurs écrans à partir d'une seule unité centrale de traitement. Agri SIC peut être monté dans toutes les cabines. Il peut gérer jusqu'à 4 écrans Full HD.

MEC 97, le boîtier électrique intelligent

Le boîtier électrique modulaire MEC 97, interfacé avec le module plug-in CAN Bus, est un produit Plug & Play, conçu pour une installation dans le compartiment moteur et pourvu d'une carte de circuit imprimé (PCB - Printed Circuit Board) et de connecteurs Press-Fit. Il se caractérise par un design rationnel, des dimensions compactes et permet l'intégration de toutes les fonctions en un seul boîtier. Il offre un haut niveau de personnalisation. Le module CAN Bus permet de connecter le MEC 97 au réseau CAN, une fonctionnalité de plus en plus demandée par les constructeurs, ce qui en fait un boîtier électrique "intelligent".

BHP19 et BHP22, les nouveaux chargeurs de batterie embarqués (OBC)

EDN, société italienne appartenant majoritairement à MTA et spécialiste du développement et de la production de chargeurs de batterie embarqués et de convertisseurs de puissance destinés aux véhicules électriques et hybrides, exposait deux nouveaux chargeurs de batterie embarqués : le BHP19 pour le marché américain et le BHP22 pour le marché européen. Les BHP19 et BHP22 sont légers et compacts ; ils présentent respectivement une puissance de 19,2 kW et 22 kW, en courant alternatif monophasé ou triphasé. Ils se distinguent par une technologie de conversion qui améliore la densité de puissance et la puissance spécifique, et par la bidirectionnalité qui permet à l'énergie de circuler dans les deux sens, vers et depuis la batterie.

08.11.2022 - 16:10

Integrierte Fahrzeugplattform

"Elektronisches Herz" für Multi-Display-System



Vorlesen lassen 

Tags: Messen und Veranstaltungen bauma München

München (ABZ). - MTA stellte auf der bauma in München eine integrierte Fahrzeugplattform Agri SIC für Fahrzeuge mit Off-Highway-Anwendungen vor.

Agri SIC bündelt nach Herstellerangaben in einer zentralen intelligenten Einheit die gesamte Rechenleistung und steuert das Armaturenbrett sowie die Anzeigen in der Kabine. Das von MTA entwickelte komplette Fahrzeugsystem, erhielt vor Kurzem die Auszeichnung "Mention EIMA 2022".



Agri SIC kann in jede Kabine eingebaut werden und bis zu vier Full-HD-Displays verarbeiten.

Abb.: MTA

Die Bauweise der Fahrzeugplattform ermöglicht es, Grafikanwendungen dynamisch auf das bevorzugte Display zu verschieben. So wird für den Nutzer ein hohes Maß an Konfigurierbarkeit erreicht und Informationen und Daten können über mehrere Bildschirme von einer einzigen zentralen Recheneinheit aus gemeinsam genutzt werden.

Den Trends der Automobilindustrie auf der Spur

Mit seiner Architektur und seinem Design ist Agri SIC ein innovatives Produkt, das den Trends der Automobilindustrie folgt und gleichzeitig eine hohe Widerstandsfähigkeit gegenüber den für den Off-Highway-Bereich typischen Belastungen gewährleistet. Auch auf dem Markt für Landwirtschafts- und Erdbewegungsmaschinen verlangen die Kunden nach Lösungen, die das Benutzererlebnis von Tablets "nachbilden". Sie suchen auch nach qualitativ hochwertigen und ästhetisch ansprechenden Displays, die im Vergleich zu herkömmlichen Displays mit integrierter Logik besonders dünn und klein sind. Diese Eigenschaften werden durch die zentrale Einheit, die die gesamte Rechenleistung enthält, gewährleistet.

Mit diesem "elektronischen Herz" werden die Anzeigen und das zentrale Armaturenbrett zu separaten Geräten des Systems. Eine Besonderheit ist nach Unternehmensangaben, dass Agri SIC den OEMs ermöglicht, die Displays beim Übergang von einer Fahrzeuganwendung zur nächsten problemlos auszutauschen oder im Laufe der Zeit Änderungen an den Terminals vorzunehmen. Neue Merkmale und Funktionen können in einem sich schnell entwickelnden Markt eingeführt werden, ohne den "Kern" des Systems zu verändern.

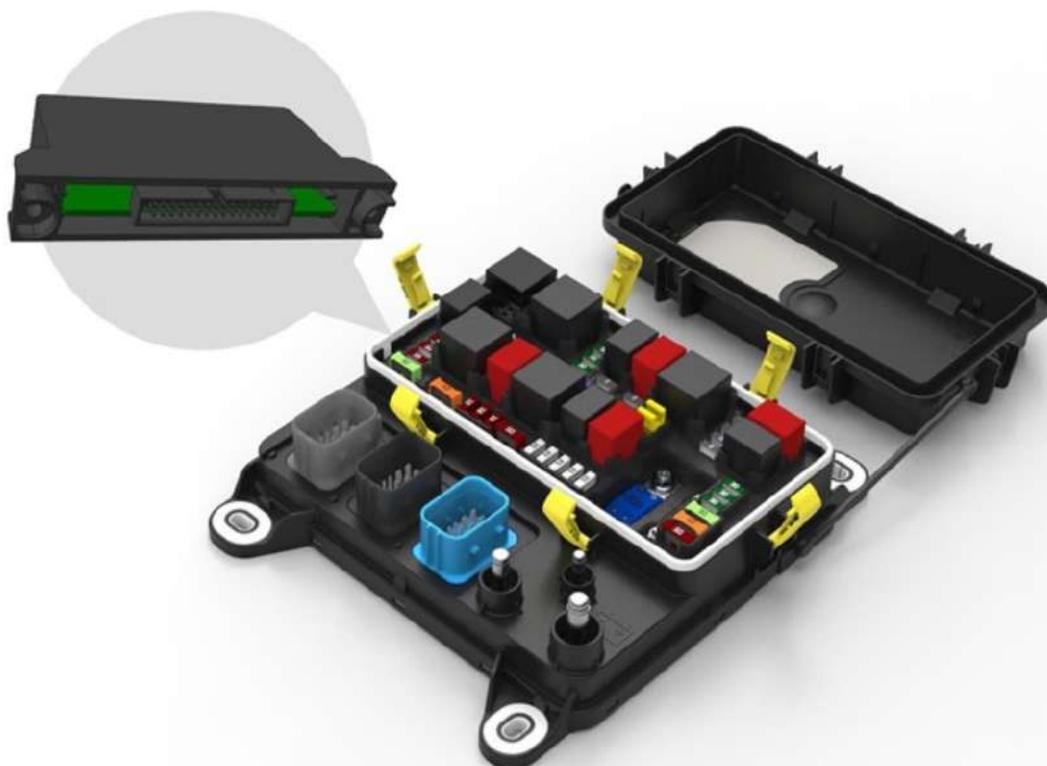
Flexibel und leistungsfähig

Mit seiner flexiblen und leistungsfähigen Architektur nutzt die Zentraleinheit des MTA-Systems einen Multicore-Mikroprozessor mit hoher Rechenleistung. Sie zeichnet sich durch eine schnelle Boot-Zeit und eine mehrstufige Sicherheitskonstruktion aus.

Das Gerät kann bis zu vier Full-HD-Displays im Fahrzeug bedienen sowie die vom Fahrzeug kommenden Informationen und die Bilder von Kameras über die BroadR-Reach-Technologie sammeln und übermitteln.

Agri SIC basiert auf einer flexiblen Linux-Software-Architektur, einem offenen System. Das Gerät kann entsprechend den spezifischen Anforderungen der Kundenanwendung entwickelt werden und zum Beispiel ISOBUS unterstützen. Diese Flexibilität geht jedoch nicht zu Lasten der Einhaltung strenger Softwareentwicklungsstandards, da MTA an seinen Infotainmentsystemen stets entsprechend dem von führenden OEMs geforderten Automotive Spice-Prozess arbeitet.

MEC 97, la centralina "intelligente" per applicazioni off-highway



MTA ha presentato in occasione di EIMA International MEC 97, la centralina elettrica modulare per applicazioni off-highway, oggi interfacciabile con un modulo CAN Bus plug-in

MEC 97, è una **centralina plug & play**, progettata per l'installazione nel vano motore e realizzata con la logica di circuito stampato (PCB) e modalità di inserimento press-fit. Ha un design razionale e compatto, consente l'integrazione di tutte le funzioni in un'unica unità e presenta un elevato livello di personalizzazione.

La presenza del modulo CAN Bus plug-in permette il **collegamento di MEC 97 alla rete CAN** del veicolo, caratteristica sempre più richiesta dagli OEM, rendendola un'unità "intelligente". Attraverso tale rete, infatti, il modulo trasmette i comandi per pilotare i relè e generare le attuazioni necessarie, oltre a veicolare le informazioni diagnostiche.

Il modulo CAN è programmabile grazie a MTA Studio, un tool software sviluppato dall'azienda che consente anche ai clienti meno esperti di personalizzare in modo semplice e rapido tutti i quadri di bordo, **display e centraline elettroniche** proposti da MTA, sia off-the-shelf sia custom. Ciò rappresenta un grande vantaggio per coloro che già utilizzano i prodotti dell'azienda, che possono così beneficiare delle migliori sinergie possibili.

Per maggiori informazioni visita: www.mta.it

Publicato su novembre 15, 2022

Categoria: [Ag Equipment News](#)

tag: [centralina mec 97 mta](#)



MEC 97, la centralina “intelligente” per applicazioni off-highway

MTA ha presentato in occasione di EIMA International MEC 97, la centralina elettrica modulare per applicazioni off-highway, oggi interfacciabile con un modulo CAN Bus plug-in.

[Leggi di più »](#)



COMPONENTI Fad Assali e Mta

FAD ASSALI



Robuste e confortevoli

► La novità più eclatante che Fad Assali proponeva in fiera era a circa 200 chilometri dalla fiera di Bologna ed era costituita da un nuovo banco prova freni che permetterà di certificare le prestazioni dei gruppi di futura progettazione e di testare i gruppi in gamma per accrescerne le prestazioni.

Beneficeranno di tale sistema tutti i freni prodotti Fad Assali, ivi compresi quei gruppi a disco che la Casa propone per equipaggiare i rimorchi agricoli impiegati principalmente su strada. A loro guarda peraltro anche l'ultima versione della sospensione "Sidra", gruppo a ruote indipendenti e gestito per via idraulica che interfacciandosi con il sistema di gestione "Slc", "Self Levelling Control", assicura anche al rimorchio, indipendentemente dal carico, un assetto costante e la perfetta orizzontalità del pianale. Secondo Fad Assali il binomio "Sidra+Slc" può dar luogo a una riduzione del consumo dei pneumatici anche del 30 per cento e a una maggior produttività oscillante fra il dieci e il venti per cento indotta dai più equilibrati carichi che si appoggiano al terreno e che contribuiscono a minimizzare le compattazioni.

Su strada i rimorchi risultano inoltre più stabili, ritorno che permette di affrontare in sicurezza e a velocità più elevate i percorsi caratterizzati da curve e controcurve. Esposte allo stand anche le nuove targhette identificative recanti dei Qr Code che se inquadrare con uno smartphone visualizzano tutte le informazioni necessarie per gestire al meglio l'assale e, se necessario, disporre dei codici necessari per ordinare anche i ricambi dei componenti soggetti a usura. Concorrono quindi a migliorare ulteriormente gli standard di assistenza della Casa che, va ricordato, realizza presso le sue sedi italiane la totalità dei suoi prodotti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ulteriori informazioni ai siti
www.fadassali.it/
www.macchinetrattori.info/category/componenti

MTA



Caricabatterie leggeri e compatti



► Specializzato nei sistemi di ricarica italiana Edn ha presentato allo stand Mta due nuovi gruppi denominati "Bhp19" e "Bhp22" specificatamente concepiti per equipaggiare veicoli full electric e ibridi plug-impegnato nel settore off road. Si tratta di elementi leggeri e compatti in grado di erogare circa 19 e 22 chilowatt con correnti alternati monofase o trifase.

Le loro produzioni di per le batterie di tecnologia di conversione accentua le densità di potenza e le potenze specifiche degli accumulatori senza precludere che i flussi energetici viaggino in termini di bidirezionalità, da e verso la batteria. Tale connotazione permette a "Bhp19" e a "Bhp22" di rispondere alle più svariate esigenze di applicazioni assicurando sempre una elevata resistenza alle condizioni ambientali impegnative e la massima sicurezza operativa.

Entrambi i gruppi sono conformi agli standard e alle normative internazionali e vanno ad aggiungersi alla gamma dei caricabatterie per applicazioni heavy duty prodotta da Edn. Sempre allo stand Mta anche una centralina elettrica modulare per applicazioni offhighway interfacciabile con un modulo Can Bus plug-in. Siglata "Mec 97", è progettata per installazioni nel vano motore consentendo l'integrazione di tutte le funzioni in un'unica unità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ulteriori informazioni ai siti
www.mta.it/home
www.macchinetrattori.info/category/componenti

Neue Bedieneinheiten für Offroad-Maschinen

● **MTA** Die Firma MTA, ein multinationales Unternehmen, das mit seinen drei Geschäftsbereichen Elektrik, Elektronik und Leistungselektronik im globalen Automobilsektor tätig ist, hat auf der EIMA International Mitte November zwei neue Bedieneinheiten vorgestellt: eine beleuchtete und eine ohne Beleuchtung.

Die beiden Bedieneinheiten, beide mit CAN-Management, wurden speziell für Fahrzeuge im Off-Highway-Bereich entwickelt.

Ideal für den Einsatz in rauen Umgebungen

Das Switch Control Panel von MTA ist ein Standardprodukt mit 10 anpassbaren Tasten und LEDs. Es ist für den Einsatz in rauen Umgebungen, wie sie im Baugewerbe und in der Landwirtschaft üblich sind, entwickelt und produziert worden und entspricht der Schutzklasse IP54.

Das LCP CAN Light Control Panel mit CAN-Management und integrierter Leistungselektronik verfügt über Grund- und Schutzfunktionen, die vor Überstrom und Überspannung schützen. Es zeichnet sich außerdem durch Diagnosefunktionen wie eine proportionale Laststrommessung (für CAN-Diagnose), offene Last im Ein- und Aus-Zustand, Kurzschluss gegen Masse und Batterie aus. Es ist gegen alle elektrischen Störeinflüsse geschützt und verfügt ebenfalls über die IP54 Schutzklasse. In der Leiterplatte des LCP CAN Light Control Panel



Auf der EIMA hat der italienischer Hersteller MTA das neue Light Control Panel (links) und das neue Switch Control Panel vorgestellt.

Quelle: MTA

ersetzt der „PROFET“ Relais und Sicherungen, vermeidet mechanische Kontakte und garantiert unbegrenzte Wiederherstellungszyklen. Eine zugängliche Kunststoffbox für Wartungsarbeiten ist nicht erforderlich. Sowohl das Switch Control Panel als

auch das LCP CAN Light Control Panel werden im MTA-Werk in Rolo (Italien) hergestellt, einer firmeneigenen Einrichtung, die modernste Technologie einsetzt und nach den strengsten Vorschriften der Automobilbranche zertifiziert ist.

EDN



PRODUCTS & SERVICES

Cybersecurity for onboard chargers

The increasing number of charging stations and the deployment of technologies for integrating EV to smart grids risks exposure to cyberattacks

Climate change and pollution are affecting everything from our health to the natural ecosystem, geopolitics, economies and human migration. Thus, the challenge of sustainability is shaping cities, expectancies and creating new models of how we live.

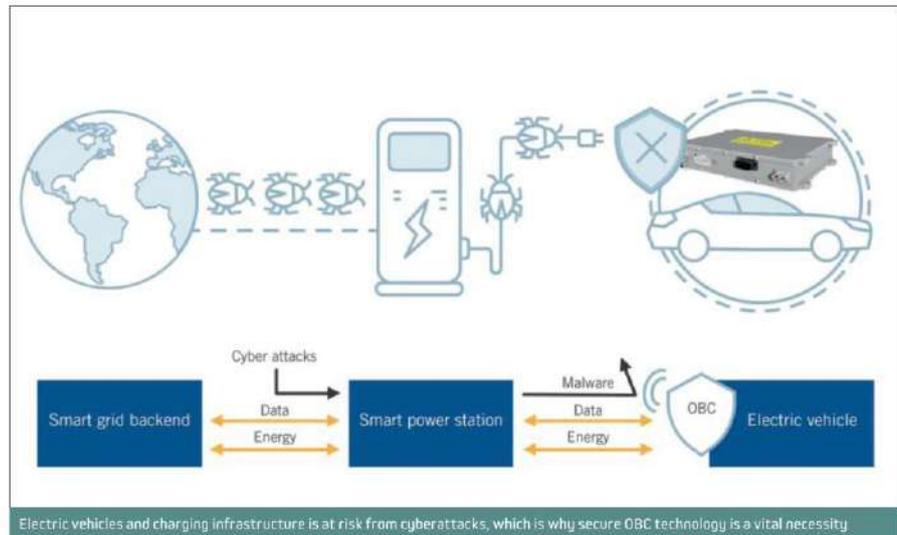
As part of this development, three main elements should be considered: the renewable energy, smart grids and sustainable mobility that, to be efficient and effective, must be interconnected as part of a single overall system.

Internet and communication technologies make this interconnection possible, realizing the Internet of Things (IoT) or better still, the Internet of Energy (IoE).

Here, a web of information and communication manages the energy flows from the renewable energy production to smart grids, which is used by sustainable mobility and to all associated services. However, with the growing advancement of IoE, internet-related threats are rapidly increasing too. Therefore, cybersecurity has to also incorporate the protection of e-mobility from cyberattacks.

Market analysts predict that 145 million electric vehicles will be in circulation by 2030 but this could be a conservative estimate. According to the International Energy Agency (IEA), it claims that number could be closer to 230 million EVs on the road by the end of the decade.

Therefore, cybersecurity surrounding electric vehicle charging infrastructure, charging reliability and relationships with grid operators have been identified among the major concerns facing the electric mobility industry's



Electric vehicles and charging infrastructure is at risk from cyberattacks, which is why secure OBC technology is a vital necessity

growth. There is a particular concern that sees cyberattacks as a top threat to an internet-based EV infrastructure.

EVs are more vulnerable to cyberattacks than conventional internal combustion engine vehicles as they need to be connected to the grid to charge their batteries, a process that exchanges data.

IoE potentially enables an infected EV to communicate with its charging station and from there to a vehicles' network and even to electrical grid in general.

According to EDN, an MTA Group's Company, a hacker could use the physical access point to bypass the vehicle control system to copy the ID for various transactions, disable networks, sensors, and cameras. They could disrupt the BMS algorithm to

damage to the battery pack, which could compromise vehicle functionality and safety.

In a worst-case scenario, EDN describes a situation where cyberattackers could target an entire fleet of vehicles, or could potentially infiltrate the EVCS / OBC system and make it possible to launch large-scale cyberattacks that also compromise security on the power grid. Therefore, not only electric vehicles would be in danger, but also the entire infrastructure.

To stop this, EDN is developing specific chargers able to ensure safety and security to vehicles.

"EDN has based its core business on the design of automotive-grade on-board chargers (OBC) for high-end applications, which, as part of the EV charging system, are strongly related to the overall system

security," says Marco Cereda, CEO of EDN.

"EDN is committed to investigating vulnerabilities of its products to cyberattacks, and to cybersecure the OBCs to prevent and mitigate any breaches in this rapidly developing technology. Although the lack of cybersecurity standards for EV chargers still makes certification quite difficult, cybersecurity for OBCs is considered a key necessity."

"Lawmakers and OEMs are acknowledging potential risks and are therefore convinced that stronger policy directives are needed to move the EV industry against the threat" he adds.

FREE READER INQUIRY SERVICE
To learn more about EDN,
visit: www.magupdate.co.uk/PEHV

En ligne :

NOUVEAUTÉS

ACTUALITÉ DES
ENTREPRISES

DOSSIERS

TECHNIQUES

VIDÉOS

Rechercher

Découpe de **pochoirs pâte à braser**, **Micro-pochoirs**
Fichiers "**Points de colle**", Fichiers "**Pin In Past**"



ACTUALITÉ DES ENTREPRISES

MTA : Nouveaux chargeurs de batterie embarqués pour applications Marine

Partagez sur [f](#) [t](#) [in](#)

Publication: 22 juin

EDN présente deux nouveaux chargeurs de batteries embarqués dédiés aux applications marines le BHP19, pour le marché américain, et le BHP22 pour le marché européen à l'occasion du salon Electric & Hybrid Marine Expo Europe (stand 1070) qui se tient à Amsterdam du 21 au 23 juin 2022...

Les chargeurs de batteries BHP19 et BHP22 font partie de la large gamme de produits proposés par EDN pour les applications marines. Ils se distinguent par une technologie de conversion qui améliore la densité énergétique et la puissance spécifique, et par la bidirectionnalité qui permet à l'énergie de circuler dans deux directions : vers et depuis la batterie.

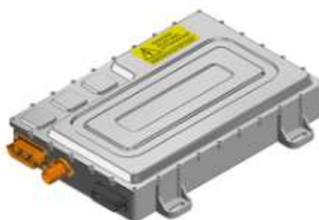
Cette caractéristique leur permet d'être utilisés dans des applications telles que V2L (vessel to load) où l'OBC est utilisé comme un onduleur pour alimenter des charges AC à l'intérieur du bateau.

Comparativement aux produits précédents d'EDN, les BHP19 et BHP22 ont un poids et un volume inférieurs, respectivement de 30 % et 25 %, et la densité énergétique a été augmentée de 35 %.

Le BHP19 et le BHP22 se caractérisent par une isolation galvanique qui garantit une séparation nette entre le bateau et le réseau, offrant ainsi une sécurité opérationnelle maximale.

<https://www.edngroup.com/> ▲

<https://www.mta.it/> ▲



SUIVEZ INDUSTRIE MAG SUR LE WEB

facebook

twitter

Flux RSS

ASSISTE



Bürkert France à PHARMATECH 2022



A Global Industrie 2022, ABB s'engage pour une industrie responsable



Romane OSADNICK de chez Adelphe

NEWSLETTER

Inscrivez-vous à la newsletter d'Industrie Mag pour recevoir, régulièrement, des nouvelles du site par courrier électronique.

Email:

Abonnement



Plus de 950,000 Produits de Marques Leaders

Recherche Farnell



HRS HIROSE ELECTRIC EUROPE BV

80 années d'expérience dans l'électronique avec plus de 50,000 connecteurs...

ix Industrial Series



Amsterdam: premio a Transfluid e Sealence presenta jet da 1000 kW

di Gian Basilio Nieddu - 22 Giugno 2022 1

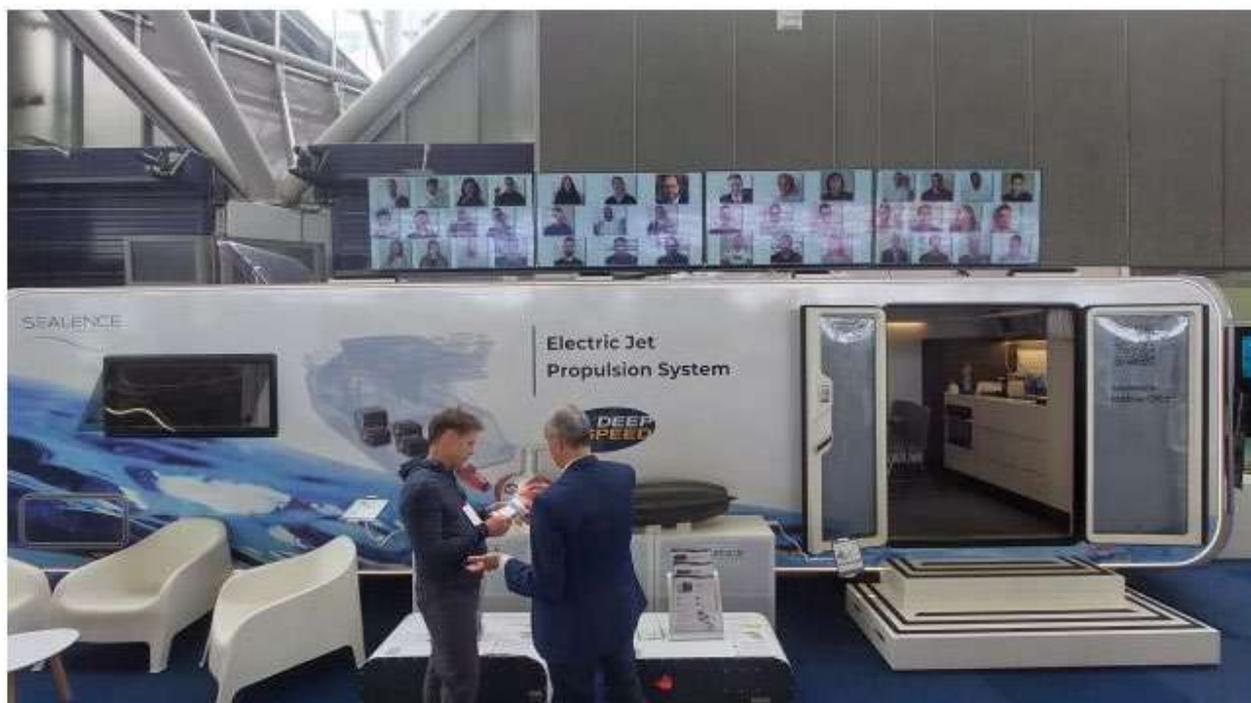
CONDIVIDI



Facebook



Twitter



Aprire Electric & hybrid ad Amsterdam, fiera della nautica elettrica fino al 23 giugno. Folla la delegazione italiana (qui tutte le aziende con le loro proposte) da giganti come Fincantieri ad operatori di stazza internazionale come Torqeedo o l'italiana Transfluid che in Olanda ha acquisito la Bellmarine e che si è aggiudicata il premio per il miglior sistema di propulsione dell'anno. Tra gli espositori Sealence che presenta diverse novità a iniziare dal potente jet da 1000 kW.

I caricabatterie di bordo di EDN



EDN- BHP19-22 i caricabatteria di bordo proposti da EDN

Ad Amsterdam (stand 1070) un altro marchio italiano che espone è la **EDN** – fa parte della **multinazionale MTA** – conosciuta a livello internazionale per lo **sviluppo e la produzione di convertitori di potenza e caricabatterie per i veicoli elettrici e ibridi**. A **Electric & Hybrid Marine Expo** presenta "un'ampia gamma di caricabatteria di bordo (OBC) per applicazioni nautiche". Più nel dettaglio "*particolare attenzione meritano i nuovi **caricabatteria di bordo BHP19**, per il mercato USA, e BHP22 per quello europeo*".

Di cosa si tratta? "*BHP19 e BHP22 si distinguono per una tecnologia di conversione che migliora la densità di potenza e la potenza specifica, e per la loro bidirezionalità che consente il flusso di energia in due direzioni: **da e verso la batteria***".

Questa caratteristica permette "*di poter essere impiegati in applicazioni quali la **V2L (vessel to load)** dove l'OBC viene utilizzato come **inverter per alimentare carichi in corrente alternata all'interno dell'imbarcazione**. BHP19 e BHP22 hanno inoltre, rispetto ai precedenti prodotti di EDN, peso e volumi inferiori, rispettivamente del 30% e del 25%, e **la densità di potenza è stata aumentata del 35%**. BHP19 e BHP22 si caratterizzano per l'isolamento galvanico che assicura una netta separazione del mezzo dalla rete, garantendo la massima sicurezza operativa*".

L'azienda, ci ha fornito una descrizione molto tecnica, nella sede di Cinisello Balsamo in provincia di Milano ospita un dipartimento di ricerca e sviluppo avanzato e un'area produttiva.



NPP YEARBOOK
NEW POWER 2022

EDN

Balsamo, Italy
www.edngroup.com

PRODUCT LINE

Power electronics for electric and hybrid vehicles, on-board battery chargers, dc-dc converters and inverters

COMPANY NEWS

EDN develops and produces prime durability, scalable and sealed battery chargers, all with IP67 and IP6K9K protection rating, covering voltages up to 1000 V, which the company said are easily integrated in buses, trucks and vans, underground vehicles and more. They are all built to resist tough environments and can be installed in any rugged application. The latest development regarding on-board battery chargers for the American market is the BHP 19 for the heavy-duty, construction and agriculture markets. The company said it is able to work in charger mode and export power mode to perform vehicle-to-grid (V2G) vehicle-to-load (V2L) and vehicle-to-home (V2H) applications. In addition, when compared to other similar products, the company said volume and weight are lower by 30% and 25% respectively and the power density increased by 35%.

An 80% share of EDN belongs to MTA SpA.

ENERSYS

Reading, Pa.
www.enersys.com
www.odysseybattery.com

PRODUCT LINE

Thin plate pure lead (TPPL) and lithium-ion motive power batteries, Odyssey engine-cranking batteries, charging systems, power management tools

COMPANY NEWS

EnerSys said it is helping a big-box home improvement retailer reduce CO₂ emissions and water consumption by switching its lift truck fleet power from flooded lead acid batteries to NexSys Pure Thin Plate Pure Lead (TPPL) battery technology. The changeover was part of the retailer's ambitious goals – including a 40% reduction in its Scope 1 and Scope 2 emissions by 2030. Scope 1 emissions come directly from the retailer's own facilities



Designed for heavy-duty applications, the NexSys iON batteries from EnerSys have a modular construction. PHOTO: ENERSYS

and vehicles, including its logistics network and Distribution Centers (DCs). Assisting EnerSys is Industrial Battery & Charger Inc., a Charlotte, N.C.-based battery dealer-distributor helping the retailer outfit its lift trucks with 2886 NexSys PURE TPPL batteries.

In March, the company showed its family of battery solutions at the Modex 2022 supply chain show, including its NexSys iON lithium-ion batteries and NexSys Pure TPPL batteries. Designed for heavy-duty applications, NexSys iON batteries have a modular construction and can be customized to precise power and fleet demands.

EnerSys obtained UL 2580 Listing of its NexSys iON batteries, which applies to batteries in electric vehicles such as forklift trucks. UL 2580 Listing includes the assessment of several safety protocols such as simulated abuse conditions.

The batteries are also designed to meet Automotive/Rigorous Functional Safety Standard ISO 26262, which EnerSys said makes it the first battery manufacturer to bring this compliance standard to the material handling industry.

FLASH BATTERY

Reggio Emilia, Italy
www.flashbattery.tech

PRODUCT LINE

Lithium-ion batteries for the industrial sector

Flash Battery lithium-ion battery packs.



COMPANY NEWS

The company's product portfolio includes more than 500 different types of lithium-ion batteries installed in over 15000 applications worldwide. The industrial machine segment is worth about 45% of the company's turnover and the AGV/LGV (automatic guided vehicles/laser-guided vehicles) sector is worth around 40%, followed by electric vehicles. Flash Battery said it is seeing more interest from the world of construction and agriculture.

Flash Battery said one of its main characteristics is product customization. All batteries are tailor-made to the requirements of each application. The role of the company, it said, is to work alongside the manufacturer in the most difficult part of the process, i.e., choosing the best solution for each application. The company said its R&D department employs 35% of its total workforce.

The company said the development of third-generation cells enabled the company to significantly increase the energy density of its battery packs: from 134 Wh/L to 207 Wh/L in three years. This higher energy density also means a smaller battery pack volume, it said, which does not alter the high safety levels that are already guaranteed for each lithium battery.

The company's proprietary battery management system (BMS) is the Flash Balancing System, which it said can act actively and passively with a balancing power that by far exceeds conventional BMS systems (20 A), not only at the end of the charging cycle but also in active mode during charging and discharging. The company said this brings several advantages, such as fast balancing times (under 30 minutes) and maximum run time for its batteries.

Flash Battery said it has chosen Bauma 2022 in Germany to launch its new proprietary software Flash Data Center 4.0, a data control system that uses artificial intelligence. The Flash Data Center 4.0 cloud is integrated in a virtual environment with

NPP ELECTRIFICATION
NEW POWER YEARBOOK 2022
PROGRESS



Deutz PowerTree

DEUTZ

Köln-Porz, Germany
www.deutz.com

In late 2021, Deutz unveiled the TCG 7.8 H₂, its first hydrogen internal combustion engine. The six-cylinder engine block is based on an existing design, with an all-new head. Deutz has said that the engine meets eligibility requirements set by the European Union for zero CO₂ emissions engines.

RheinEnergie, the regional energy

supplier for Cologne, began trialling a power generation system incorporating the Deutz H₂ engine in June. The engine and generator will deliver power up to 170 kVA during the initial six-month test phase, with electricity fed directly into Cologne's grid.

In August, the company (under its E-Deutz electrification strategy) reported that it had received its first volume order for the PowerTree rapid charging station. The order, from KTEG, a manufacturer of specialist construction machinery, covers 17 charging units.

Installed in a 10-foot container, the PowerTree is a battery-powered rapid charging point which can deliver up to 150 kW. This can be sufficient to recharge a machine over a lunchbreak. A digital app supports delivery of charging point data, including authorisation and charge tracking.

DRIVE SYSTEM DESIGN

Leamington Spa, UK
www.drivesystemdesign.com

Drive System Design, an electrified powertrain engineering consultancy, has developed a new electric drive unit (EDU) for a global Tier 1 commercial vehicle supplier.

Developed using in-house simulation tools, the EDU went from concept to validated design in five months. The Tier 1 supplier is currently validating the drive unit before taking it to market.

The EDU integrates the motor and gearbox into a single housing; the inverter is mounted remotely. This improves packaging and supports use of a shared cooling system. An optimised transmission lubrication system manages oil, helping to reduce losses. The architecture uses a permanent magnet machine with a six-phase arrangement. At 7000 rpm, power delivery is 350 kW and torque is 1800 Nm.



HORTON'S NEW E-FAN CAN BE CUSTOMIZED FOR RESTRICTIVE ENVIRONMENTS.

Besides being adaptable for restrictive environments and different layouts, our new e-fan works well with higher voltage requirements and offers precision speed control to cover a wide range of fan speeds.



Visit us at the
IAA Transportation Trade Show:
9/20 – 9/25, Hall 12, Stand B40
hortonwww.com/electrification



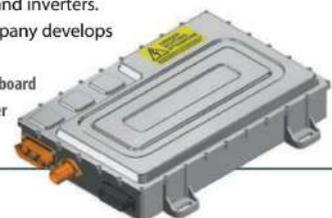
EDN

Milan, Italy
www.edngroup.com

EDN is a specialist in power electronics for electric and hybrid vehicles, including onboard battery chargers, plus DC/DC converters and inverters.

The company develops

EDN BHP19 onboard battery charger



and manufactures scalable and sealed battery chargers, all with IP67 and IP6K9K protection rating, covering voltages up to 1000 V. They can be integrated into a range of vehicles, including trucks, buses and underground vehicles. The units are designed to resist the affects of a harsh environment.

EDN is 80% owned by MTA SpA, allowing the two companies to provide global OEMs with complete state-of-the-art power electronic solutions.



Metal bellows from Flexible Metal

combustion engines.

Along with large-diameter offerings, Flexible Metal now provides small-diameter capabilities down to 8 mm. Developing a deeper product range allows Flexible Metal to support these new industries as demand for quality engineering and manufacturing excellence continues to grow. The company views this expansion as a route to strengthening its commitment to providing innovative solutions to solve a customer's most difficult design challenges.

FLASH BATTERY



Reggio Emilia, Italy

www.flashbattery.tech

Flash Battery is an Italian specialist producing customised lithium (LFP) batteries from 7 to 300 kWh.

The product portfolio includes more than 500 different types of lithium batteries which have been installed in over 15,000 projects worldwide, including electrified vehicles and special industrial machinery.

The company's new, third-generation batteries offer significantly increased energy density, from 134 Wh/L to 207 Wh/L. This higher density is delivered in a smaller battery pack volume, without altering safety levels.

The company has a proprietary battery management system (BMS), Flash Balancing System. Unlike a conventional BMS, it can act both actively and passively. This improves charging in the slower 80 to 100% range, while also managing discharge. This further supports rapid balancing times of under 30 minutes, helping to maximise run time.

Flash Battery will launch its Flash Data Center 4.0 at Bauma 2022. This automated, real-time data control system is powered by artificial intelligence. The product was selected as one of the finalists for the Bauma Innovation Award 2022.



Flash Battery packs

FLEXIBLE METAL



Tucker, Georgia, USA

www.flexiblemetal.com

Flexible Metal designs, engineers and manufactures flexible metal bellows, exhaust manifolds and other tubular assemblies for on- and off-highway applications, including fuel cell systems, electric vehicles and internal

High efficiency, low maintenance **Cooling Systems** that are easily integrated with Diesel Engines operating in **Non-Road Mobile Machinery** meeting EU Stage V emissions. Comprising Heat Exchangers, Expansion Tank, Housing, Axial Fan, Protection Guard, **Power Unit Skid** and all the necessary Hardware components.

www.oesse.com



EDN E I CARICABATTERIE DI BORDO

Densità è energia

Si chiamano Bhp19 e Bhp22 i caricabatterie di bordo per applicazioni nautiche, freschi di immersione all'Electric & Hybrid Marine Expo Europe di Amsterdam. Se vi siete addentrati tra i padiglioni del Rai, li avete trovati allo stand Edn, che fa parte della grande famiglia di **Mta**

La rivoluzione copernicana delle applicazioni elettriche da un lato semplifica l'architettura, dall'altro introduce nuovi elementi, anche a bordo barca. Edn, per esempio, vi dice nulla? Si tratta di un'azienda italiana specializzata nei caricabatteria di bordo (Obc) e nei convertitori di potenza destinati a mezzi elettrici ed ibridi. Se non vi bastasse, sappiate che è parte del Gruppo **Mta**, ed è fresca reduce dall'Electric & Hybrid Marine Expo Europe, una delle avanguardie della

elettrificazione nelle applicazioni nautiche. All'interno dell'attuale offerta di Edn per la nautica, i prodotti di punta sono il caricabatteria di bordo Bhp19, destinato al mercato nordamericano, e il Bhp22, concepito invece per quello europeo. I due sistemi, il Bhp19 e il Bhp22, si distinguono per una tecnologia di conversione che migliora la densità di potenza e la potenza specifica, e per la loro bidirezionalità che consente il flusso di energia in due direzioni: da e verso la batteria.

Questa caratteristica permette loro di poter essere impiegati in applicazioni quali la V2L (vessel to load) dove l'Obc viene utilizzato come inverter per alimentare carichi in corrente alternata all'interno dell'imbarcazione. Bhp19 e Bhp22 hanno inoltre, rispetto ai precedenti prodotti di Edn, peso e volumi inferiori, rispettivamente del 30 e del 25 per cento, e la densità di potenza è stata aumentata del 35 per cento. Bhp19 e Bhp22 si caratterizzano per l'isolamento galvanico che assicura una



netta separazione del mezzo dalla rete, garantendo la massima sicurezza operativa.

#YANMAR #SCR #EDN #HONITECH #ISOTTAFRASCHINI

EDN IMPROVES THE POWER DENSITY

EDN, a MTA Group company, presents the new on-board battery charger (OBC) and power converters for electric and hybrid vehicles, exhibited at the Electric & Hybrid Marine Expo Europe in Amsterdam: the BHP19 on-board battery chargers for the US market and BHP22 for the European market. These two devices are distinguished by a conversion technology that improves power density and specific power, and by their bi-directionality that allows energy to flow in two directions: to and from the battery. This feature allows them to be used in applications such as V2L (vessel to load) where the OBC is used as an inverter to power AC loads inside the vessel.

Compared to EDN's previous products, BHP19 and BHP22 are also 30% and 25% lighter in weight and volume, respectively, and power density has been increased by 35%. BHP19 and BHP22 are characterised by galvanic isolation that ensures a clear separation of the medium from the grid, guaranteeing maximum operational safety.



HONITECH AND THE ENGINE CYLINDER RECONDITIONING

It is common for marine engines to require works on roundness, cylindricity and cylinder cross-sections. Conceived, designed and patented by Honitech to easily recondition engine cylinders directly on site, the HOB device (Honing On Board) is easily transportable; it is positioned directly on the cylinder to be honed, it is managed by dedicated software whose machining parameters, preset according to the desired result, appear on the computer connected to it; the honing data obtained can be printed. It processes cylinders from 63 to 120 millimeters. HOB's distinguishing features are light weight (only 18 kilos), portability (supplied in a wheeled case), precision (equipped with dedicated software and printer).

ISOTTA FRASCHINI MOTORI 12V170G

A year has gone by since the presentation of the Isotta Fraschini Motori 16V170G and the Fincantieri Group engine specialist is ready to market the 12-cylinder version. In spite of the difficult economic situation, in fact, the first unit is assembled and is actively being endurance tested, which will shortly be completed. A re-launch plan for the company, member of Fincantieri Group, that was born in synergy with the Apulia Region (in Italy), which led to new hirings (32 engineers and technicians) and the creation of the new Innovation and Development Centre in which the design of a new range of engines is actively underway.

Balancing the grid with V2G

Bidirectional battery charging could be the key to unlocking the potential of V2G technology

▶▶ The feasibility and value of V2G technology have been recognized for at least 25 years. Universities, big automakers and grid providers started to consider V2G as the best use for excess EV battery energy. But, so far, V2G has not been established. Most EV owners fear that if they share energy with the grid, they lose too much range when they pick up their car. Some fear losing money, through battery wear and tear. They believe that cycling the battery more than necessary will prematurely degrade them.

Over the past few years, a lot of V2G projects have been launched around the world – in Europe, the UK, the USA, China and Japan, to name a few – with the aim of confuting this hypothesis and study the best control algorithms. The researchers modelled V2G economics and found battery degradation costs to be minimal, partly due to the amazing improvement in battery technology.

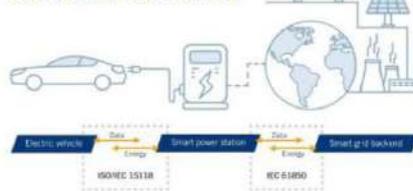
The push for vehicle electrification is now at its highest. Sustainability is key for most countries. Battery costs have gone down markedly over time, falling from well over US\$1,000 per kWh in 2010 to about US\$140 in 2020. The Ukraine war upset energy policies across the European continent and around the world, focusing people's concern on energy independence and security, and reinforcing policies already in progress, such as the creation of a smart-grid and the



BHP series 22kW bidirectional OBC

Expert engineering of bidirectional OBCs

BHP & HPC CHARGERS ARE SMART GRID READY



BHP and HPC chargers are smart-grid ready

replacement of conventional cars with electric ones.

Countries are demanding millions of EVs around the globe by 2035, requiring the installation of millions of new charging points. Power distribution grids will need hundreds of billions of Euros in investment to support this. We are fast moving toward a fully electrical system. We are adding a lot of wind energy, a lot of solar energy, a lot of heat pumps

and a lot of electric vehicles, but our grid was not designed for this.

EDN believes that if a good fraction of chargers could be bidirectional, such effort could be spread out in a more manageable way. Battery power could be sent from fleets to local grids during times of peak demand and EV battery charging could take place during off-peak hours. The extra cost of bidirectional chargers is not too high and, if 20% of EVs had bidirectional capabilities, they would balance the grid.

If governments and grid providers could incentivize people to deploy bidirectional chargers, the right balance would be more easily achieved. Moreover, with a good V2G algorithms implemented, EV

drivers would not lose any range they might need when they pick up their cars.

For EDN, sustainability is a social duty and a responsibility. The company is now launching a new range of vehicle to grid (V2G)-ready, bidirectional 19kW and 22kW OBCs. EDN's BHP series includes bidirectional, high efficiency, parallelable, IP6K9K, galvanically isolated OBCs, available up to 840Vdc. The series is fully compliant with: DC fast charging (CCS) protocols, unified diagnostic services (UDS) communication, functional safety (ASIL-A/B) and cybersecurity.

As Jeremy Rifkin prophesied, the Internet of Energy (IoE) is coming, a network of energy prosumers linked by information and data for greener tomorrow. ©

The next generation of on-board chargers

MTA'S RECENT ACQUISITION OF CONVERTER SPECIALIST EDN MEANS IT CAN OFFER CUSTOMERS BROADER AND MORE DIVERSE SOLUTIONS IN THE FIELD OF ELECTRIFICATION

EDN develops and produces innovative, compact, robust and reliable power conversion solutions with voltages up to 1,000V and powers up to 22kW, characterised by high degrees of protection.

Built to withstand very demanding conditions in harsh environments, these chargers are used in buses, trucks, vans, and special vehicles covering a wide range of commercial and industrial full electric or plug-in vehicles (PHEVs).

Acquisition

In May 2021, MTA acquired 80% of the shares of EDN, thus allowing MTA Group to present to its customers a broader and more diverse offer in the field of electrification, and with a product portfolio that covers the entire range of high-voltage distribution products from electrical components to power electronics.

This transaction also helped EDN to cope with the speed with which this sector has evolved and continues evolving. It has boosted EDN's overall growth which now benefits from the synergies of a multinational company in terms of R&D, production footprint, logistics and commercial relations with leading OEMs.

EDN recently moved to a new, bigger site in Italy, to have room enough to place new production lines to satisfy the increase in orders and expand R&D department to facilitate the design of new products required by the market.

New on-board solutions

Alongside with the well-known EVO series and HPC, a 11/22 kW on-board battery charger (OBC) series available liquid or air cooled, EDN is now launching on the market the new BHP series: the BHP19 and BHP22.

These two recently developed OBCs, power class 19.2kW for the US market and power class 22kW for the European market, both single or three-phase AC power, stand out because of a conversion technology that improves power density and specific power, and bidirectional charging that allows energy to flow in two directions: to and from the battery.



ABOVE: EDN's recently developed BHP19 is part of its new OBC series for US and European market

BHP bidirectional series has power line communication (PLC) protocols compliant with the ISO/IEC 15118, to facilitate efficient V2G (vehicle-to-grid) communication and global plug-in compliance.

Extended charge

Through the bidirectionality, the OBC series allows the vehicle to export power to supply standard electrical loads (V2L), which can be used as standby power for houses or farms, to charge another EV (V2V), or plugged to a smart-grid network to provide stability to the grid via V2G.

With the new BHP19 and BHP22, EDN has achieved a prime level of performance in terms of power density, reliability, ruggedness and price stand-point.

EDN products are qualified according to stringent specifications typical of OE manufacturers in order to be state-of-the-art in a competitive market.

Leveraging MTA's commercial reach, the OBCs will soon be extended to the off-highway agriculture and markets, where MTA is an established supplier with a wide range of products and systems.

North American market

To grant a just-in-time delivery to the NAFTA market, MTA and EDN are planning to localise the production of OBCs in the USA, where MTA already operates with one site in the USA and one in Mexico.

With their improved quality and high performances for the electric and hybrid vehicle market, EDN and MTA products hope to contribute to create a greener tomorrow. **IVT**



FREE READER ENQUIRY SERVICE
To learn more about this advertiser, visit www.magupdate.co.uk/pivt

Nutzfahrzeuge am Bau **bd Sonderteil**

Stehpodest

Macht das Planenhandling sicherer und komfortabler

Das manuelle Öffnen und Schließen einer Rollplane ist lästig, der Aufstieg mit einer Leiter kann gefährlich sein. Doch je nach Schüttgut bleiben hin und wieder Reste in der Mulde, die mit dem Besen entfernt werden müssen. Bislang klettern Fahrer dafür meist mit einer Leiter in die Mulde – mit entsprechendem Absturz- und Verletzungsrisiko, nicht nur bei Nässe und Schnee. Eine Entwicklung von **Fliegl** macht den Aufstieg zur Mulde und das Planenhandling jetzt einfacher und deutlich sicherer: ein schwenk- und klappbares Podest, in Kombination mit einem neuen elektrischen Fliptop-Schiebeverdeck. Anders als eine Leiter kann das Podest nicht wegrutschen, die Trittstufen sind mit kleinen, nach oben gebogenen Zähnen ausgestattet und somit ebenso rutschfest. Durch die spezielle Form und Befestigung bleibt ein leichter Zugang zu den Versorgungsanschlüssen von beiden Seiten gewährleistet. Das Podest kann sowohl in FR links als auch rechts montiert werden, bietet leichtestes Handling und lässt sich ohne großen Kraftaufwand ausklappen: Einen Federriegel lösen, das Podest schwenken bis es von selber einrastet und die Leiter aufklappen. Auch das elektrische Fliptop-Schiebe-

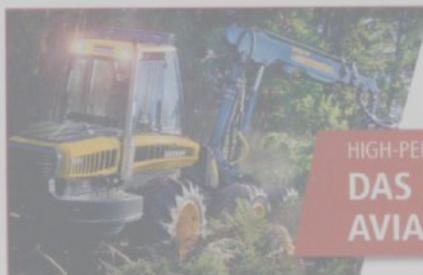


verdeck überzeugt mit cleveren Details: Die Führungsschiene ist 1 m länger als bei ähnlichen Verdecken, das sorgt für mehr Stabilität. Zudem braucht es zur Betätigung nur ein Stahlseil bzw. eine Führungsrolle – dies verhindert ein Schiefelaufen und Verhaken der Plane. Durch einen Bolzen, der in den Führungsbügel einfährt, muss das Verdeck am Heck nicht zusätzlich abgespannt werden. Das neue Stehpodest lässt sich in Kombination mit dem elektrischen Fliptop-Schiebeverdeck an alle Fliegl-Sattelkipper montieren, unabhängig von der Muldenart und -höhe. Dank Verzinkung ist es optimal gegen Rost geschützt.

On-Board-Batterieladegerät

Stromversorgung für Off-Highway-Anwendungen

Der italienische Anbieter von On-Board-Batterieladegeräten (OBCs) und Stromrichtern für Elektro- und Hybridfahrzeuge **EDN** stellt das neue BHP22 vor. Das leichte und kompakte OBC hat eine Leistung von 22 kW sowohl für einphasigen als auch für dreiphasigen Wechselstrom. Seine Umwandlungstechnologie verbessert die Leistungsdichte und die spezifische Leistung. Die Bidirektionalität ermöglicht den Stromfluss in zwei Richtungen: hin zur und weg von der Batterie. Durch die Bidirektionalität ist es dem Fahrzeug möglich, Strom zu exportieren, um elektrische Standardlasten mit Standby-Strom zu versorgen. Beispielsweise kann damit ein anderes Fahrzeug aufgeladen oder an ein intelligentes Netz angeschlossen werden, um das Netz im Vehicle-to-Grid-Modus zu stabilisieren. Das Gerät hat eine hohe Widerstandsfähigkeit auch bei sehr anspruchsvollen Umgebungsbedingungen. Durch eine galvanische Trennung, die eine klare Trennung des Fahrzeugs vom Netz gewährleistet, ist maximale Betriebssicherheit geboten.



AVIA BANTLEON
Ideen. Systeme. Lösungen.

HIGH-PERFORMANCE TRIFFT NACHHALTIGKEIT:
DAS HOCHLEISTUNGSÖL AVIA SYNTOFLUID PE-B!

Weitere Produktvorteile:

- Sehr gutes Kaltstartverhalten bis -40°C
- Kraftstoff sparend und Bauteile schonend
- Schonend gegenüber Dichtungen u. Schläuchen
- Keine Wasserfilter nötig durch hohe Hydrolysestabilität
- Optimale Temperatur- und Viskositätseigenschaften
- Geeignet für Bereiche, in denen biologisch abbaubare Schmierstoffe gefordert werden*

Sowohl der Einsatz in stationären Anlagen als auch in der Mobilhydraulik hat sich AVIA SYNTOFLUID PE-B 30/50 stets bewährt.

Verlängerte Ölwechselfristen, Leichtlaufeigenschaften, biologische Abbaubarkeit*, u.s.w. sichern einen nachhaltigen Einsatz gemäß DEKRA PSR**. Eine ideale Kombination aus Performance und Nachhaltigkeit!

* gem. CEC L 33-A/99 / CEC L 105-12 x 80 % / 21 Tage

www.bantleon.de

