



MA GROUP

SULLE ALI DELL'ECCELLENZA

Il gruppo guidato da Paolo Graziano racconta un Sud Italia che pochi conoscono, in grado di primeggiare nel mondo in settori super tecnologici come l'aerospazio

DI ALESSANDRO PIU

La progettazione e la costruzione di macchine complesse come gli aeromobili, richiedono un'elevata specializzazione nella produzione dei singoli componenti. I costruttori – come Boeing e Airbus solo per citare i due principali – ricorrono a fornitori esterni la cui affidabilità e qualità deve essere ai massimi livelli. Tra le componenti più importanti dell'aeromobile ci sono sicuramente il carrello per l'atterraggio e i flap. La prossima volta che vi capiterà di vederli in azione, pensate che potrebbero essere stati prodotti a Napoli.

È qui che ha sede MA Group, una multinazionale tascabile con sedi in Italia, Stati Uniti e Brasile, che rappresenta un esempio di quelle eccellenze italiane in grado di competere in tutto il mondo. Un'esperienza



GUARDA IL VIDEO
DELL'ELICOTTERO
SIKORSKY MH-60R
CON I SISTEMI DI
ATTERRAGGIO DI
BLAIR-HSM

che inizia nel 1936, anno di fondazione di Magnaghi Aeronautica, poi assorbita nel 2001 da MA Group e che l'amministratore delegato **Paolo Graziano** racconta ai lettori di WSI. "Magnaghi fa parte di quelle storiche eccellenze italiane che già nel dopoguerra hanno iniziato a fare quello che ancora oggi fanno, sistemi complessi per l'aeronautica come i carrelli e i flap, sia per gli elicotteri che per gli aerei".

Salver, Metal Sud, Magnaghi Do Brasil e Blair Hsm sono gli altri gioielli della corona del gruppo campano che, oltre a produrre i sistemi completi di carrello e flap, produce anche la parte anteriore della fusoliera, dove viene alloggiato il radar, e la "gondola" che contiene i motori. "Facciamo tutto quello che permette a

L'Airbus A-220
monta alcune
componenti, come
i flap, prodotti
dalle aziende di
MA Group

un aereo o a un elicottero di decollare, quindi non solo quello che si vede, come le ruote e i flap, ma anche i freni e tutti i sistemi idraulici. Inoltre siamo specializzati in altre due componenti molto particolari come il muso dell'aereo, che deve contenere il radar e quindi deve risolvere, oltre a tutti i problemi di mantenimento delle temperature, anche quelli di trasparenza per evitare interferenze e le gondole (nacelle) che contengono i motori. Sono involucri molto sottili ma che devono essere molto resistenti sia al caldo che al freddo, nonché ridurre la rumorosità”.

Origine, specializzazione e tradizione. “Ci distinguiamo perché facciamo cose uniche e perché siamo un gruppo che nasce e cresce nel Mezzogiorno. In Campania esistono competenze eccezionali nel nostro settore – spiega Graziano –. Sono competenze che non si sviluppano dall'oggi al domani ma vengono da una lunghissima tradizione nella formazione di ingegneri e di tecnici. Ci vogliono decenni per far maturare queste capacità che sono quindi fortemente legate al territorio in cui nascono, il che costituisce una barriera formidabile all'ingresso dei concorrenti. In Campania abbiamo un centro di ricerca spaziale che trova eguali solo a Tolosa e negli Stati Uniti, abbiamo l'Accademia aeronautica che è un centro di competenza dove si formano i piloti, abbiamo degli istituti professionali eccezionali, abbiamo l'università Federico II da dove escono i migliori ingegneri aerospaziali che oggi ci siano. Non lo dico io ma chi è venuto a investire qui, come General Electric. Questi sono i motivi per cui aziende come Lockheed/Sikorsky, Boeing, Airbus, ma anche Gulfstream e Piaggio Aero vengono a Napoli a farsi fare dei componenti che in giro per il mondo pochi sanno fare. Chi acquista e monta un componente Magnaghi su un

“Sono convinto che abbiamo poco da invidiare in termini di tecnologia e know how ai grossi conglomerati degli Stati Uniti, della Francia o della Germania”

Il Covid non ferma i progetti di crescita di MA Group

Oltre 900 addetti, 6 stabilimenti produttivi – tre in Italia, due negli Stati Uniti e uno in Brasile – ma soprattutto 80 anni di esperienza e oltre 20.000 carrelli di atterraggio prodotti per più di 7.000 velivoli. Sono alcuni dei numeri di MA Group, che nel 2001 ha assorbito la storica Magnaghi Aeronautica (1936) e più di recente il leader nord-americano dei sistemi di atterraggio Hsm-Blair. L'espansione del gruppo è destinata a continuare, come affermato dall'amministratore delegato Paolo Graziano, sia per linee esterne che per linee interne. Nonostante il Covid-19 che non ha cancellato i programmi di MA Group ma “li ha solo rallentati. Al 30 giugno 2020



MA Group ha generato un valore della produzione di circa 50 milioni di euro, inferiore del 6% rispetto allo stesso dato a giugno 2019. Le proiezioni per il secondo semestre, non ipotizzando il ripetersi delle emergenze dei mesi passati, ci consentono di ipotizzare di chiudere il 2020 con un valore della produzione consolidato di circa 100 milioni e una redditività operativa attorno all'11%, per poi proseguire nel 2021 con una ripresa del mercato che ci dovrebbe portare sui livelli pre Covid del 2019 e riprendere quella crescita che è insita nel nostro DNA”.

velivolo può essere sicuro della sua affidabilità e della sua durata, almeno per 40 anni”. La competizione in questi settori super specializzati non si gioca tanto sul prezzo ma sull'affidabilità e sull'innovazione tecnologica. Fattori su cui ha puntato Graziano: “Sono convinto che abbiamo poco da invidiare in termini di tecnologia e know how ai grossi conglomerati degli Stati Uniti, della Francia o della Germania”.

La Campania è un'eccellenza globale nel settore dell'aerospazio ma in pochi, al di fuori degli addetti ai lavori, lo sanno. “Un po' perché da parte degli imprenditori c'è poca voglia di raccontarsi, un po' perché nell'opinione pubblica e nella stampa si tende a evidenziare quello che nel Sud non funziona” commenta Graziano, che conclude invitando i responsabili politici a livello nazionale a difendere a favore lo sviluppo di questi distretti di eccellenza: “Devo dire che la Regione Campania è consapevole delle nostre necessità e cerca di rispondere alle nostre richieste. Manca invece ancora, a livello nazionale, una consapevolezza sull'esistenza e l'importanza strategica di questi distretti e delle competenze che in essi si sviluppano. Ci sarebbe bisogno di quella famosa politica industriale sempre auspicata e mai veramente realizzata”.