



ROTARY CLUB
BUSTO GALLARATE LEGNANO
"CASTELLANZA"

e-mail: info@rotarycastellanza.it



Riunione del 16 febbraio 2017
Anno XXXIX È Bollettino n. 26

Presidente: Luca Grimoldi

Relatore: Dr.sa Claudia Mona

Tema: L'officina del cielo: un secolo di storia aeronautica

L'officina del cielo: un secolo di storia aeronautica

Nel nostro territorio esistono ancora realtà industriali di assoluta eccellenza, forse poco conosciute, ma indubbiamente molto importanti per l'economia ed il prestigio di cui godono in campo internazionale, aziende leader nel loro settore, segnale di un'imprenditorialità piena di energia e capacità tecniche. È stato questo l'argomento della Riunione del 23 febbraio.

La Past President Patrizia Codecà, elegante e bella come sempre, ha svolto le funzioni di presidente per la serata in sostituzione di Luca che in questi giorni è in Sud America per lavoro.

Patrizia ci ha letto il riassunto del curriculum della Dott.sa Claudia Mona che ha compiuto i suoi studi in Italia ed all'estero, ha fatto esperienza manageriale in multinazionali, è tornata alla ditta di famiglia più che ben preparata ad assolvere i gravosi compiti che gestisce tuttora: è Amministratore Delegato della %Secondo Mona Spa+di Somma Lombardo, una delle poche aziende familiari che è stata capace di mantenersi viva e attiva per ben quattro generazioni, nella stessa sede. La Dottoressa Mona ci ha raccontato, con un filmato pregevole ed anche romantico nelle sue immagini, l'evoluzione dell'azienda.

Questa storia, quasi come una favola, inizia nel 1903 con un giovane, Secondo Mona, (bisnonno di Claudia) che impianta di fronte al Castello Visconti di Somma Lombardo un'officina di costruzione, riparazioni e vendita di cicli e motocicli. In quegli anni i fratelli Wright compiono il primo volo e sull'ondata dell'entusiasmo molti cercano di seguire il loro esempio. Nel primo decennio del '900 alcuni appassionati sperimentatori si convinsero che la sconfinata pianura dove sorge ora l'attuale aeroporto %Malpensa+ potesse essere il luogo ideale per la



nascita
dell'aviazione
nazionale.
Alcuni dei
più famosi
pionieri dell'aeronautica come Francesco Baracca, Arturo Ferrarin e Clemente Maggiora incominceranno la

loro carriera di piloti proprio su quei campi. Nel maggio del 1910 un giovane ingegnere di nome Gianni Caproni costruisce a Cascina Malpensa il suo primo velivolo, poco lontano anche Giovanni Agusta inizia a costruire biplani e nel 1913 a Varese nasce l'impresa aeronautica Macchi. Secondo Mona, lavorando in quella zona, visse in prima persona tutti questi accadimenti. La sua officina a questo punto lentamente si trasforma: dal 1913 inizia ad occuparsi della riparazione di motori aeronautici e dei sistemi di bordo, sviluppando molto presto un'attività di produzione di componenti diversi di aeroplano. Caproni gli affida compiti di primo piano quali la produzione di serbatoi per benzina in lega leggera, radiatori e pompe a stantuffo.

Alla vigilia della Prima guerra mondiale, Secondo Mona si è già ritagliato un posto di rilievo nel panorama aeronautico locale. Nel 1916 con l'ampliamento delle attività e l'aumento delle maestranze l'impresa si trasferisce in una nuova sede, sempre a Somma Lombardo, in località Mezzana. L'impresa, con il passare degli anni si specializza sempre più nella produzione di equipaggiamenti aeronautici. Con l'avvento della Prima guerra mondiale l'aviazione subisce una spinta notevole e con essa decolla l'azienda di Secondo Mona, il periodo tra le due guerre è cruciale. È il tempo delle Crociere transatlantiche, dei Raid intercontinentali, della scalata ai record di altitudine, velocità assoluta, velocità di crociera ecc. Secondo Mona e suo figlio Bruno (il nonno) laureato al Politecnico di Zurigo, allora considerato il migliore del mondo, si impegnano per studiare, progettare e realizzare la componentistica indispensabile per gli aerei: motori di ogni tipo, carburatori, serbatoi speciali, ecc. Ogni cliente espone le sue esigenze ed essi studiano e fabbricano le componenti indispensabili per realizzarle.

Il momento di maggior sviluppo è naturalmente il periodo bellico della Seconda Guerra mondiale quando la Secondo Mona arriva ad avere circa un migliaio di dipendenti. La fine della guerra e l'interdizione all'Italia di produrre armi mettono in grave crisi l'azienda, ma Bruno cerca altri sbocchi per la produzione: parti per auto di lusso, ricerca e sviluppo di nuovi prodotti in campi diversi, si specializzano nella manutenzione dei velivoli americani rimasti in Europa ed entrano nel settore della componentistica per gli elicotteri.

Quando finisce l'interdizione la Secondo Mona inizia nuovamente ad collaborare con tutte le grandi aziende italiane: Fiat Aeronautica, Aermacchi, Agusta Bell ecc.

Quando subentra Renato, il papà della Dottoressa, l'azienda è ridimensionata ma efficiente e sempre innovativa. Col tempo entrano in azienda la Dr. Claudia e suo fratello.

La storia della Secondo Mona è la storia dell'aviazione e continua ad esserlo perché i nuovi prodotti sono studiati, progettati e realizzati, come un tempo, su specifiche richieste dei clienti, sia per la parte meccanica che per quella elettronica, con una particolare specializzazione per i carburatori e le dinamiche dei fluidi. Lavora per aziende di tutto il mondo, su tutti i tipi di aerei ed elicotteri: il dispositivo fumogeno delle Frecce Tricolori è loro.

Da circa vent'anni collaborano con aziende indiane per sganciarsi dalla sudditanza dell'Europa dove, concorrenti meglio supportati dai loro governi, possono accaparrarsi una grossa fetta di mercato. Venire incontro alle necessità dei paesi emergenti è il nuovo business: questi paesi vogliono un'aviazione efficiente per mostrare al mondo i traguardi che hanno raggiunto e la Secondo Mona li aiuta, aiutando se stessa a produrre sempre con la massima efficienza.



È un settore difficile e complesso, ci ha detto la dr.ssa Claudia, dove i tempi sono molto lunghi. Tra l'ideazione di un nuovo velivolo, la progettazione e la realizzazione del prototipo passano spesso una decina di anni, talvolta altrettanti per la messa in produzione in serie, dal momento poi che gli aerei volano bisogna garantire per tutta la durata della loro vita i pezzi di ricambio, questo comporta un gravissimo carico di lavoro e forti costi di magazzino. Inoltre, come è immaginabile, ogni pezzo prodotto deve superare numerosi controlli

prima di ottenere le certificazioni richieste.

La dottoressa Mona ha risposto con un sorriso simpatico e una grande cortesia e disponibilità alle numerose domande poste dai Soci. La presidente Codecà, alla fine della interessantissima serata, l'ha caldamente ringraziata per averci fatto conoscere una realtà industriale così importante ma anche purtroppo poco conosciuta. Il valore di aziende di eccellenza come questa è assoluto e merita di essere resa nota.

Diciamoci la verità!

Non sempre la storia riconosce il giusto merito: Rocco Chinnici.

Rocco Chinnici (Misilmeri 1925 . Palermo 1983): la storia di un eroe discreto che pochi conoscono ma che rappresenta un faro nella Storia del nostro Paese nella lotta alla mafia.

Al Tribunale di Palermo Rocco Chinnici arrivò nel 1966 con la qualifica di giudice istruttore. Da subito egli iniziò a occuparsi delle inchieste sulla mafia; col tempo diventò magistrato di Corte d'Appello e poi consigliere istruttore aggiunto e infine direttore dell'Ufficio Istruzione.

Negli anni sessanta la mafia aveva enormemente accresciuto il suo potere, anche grazie alla complicità di settori della politica e delle amministrazioni locali ed era arrivata a sferrare un attacco senza precedenti allo Stato.

Di fronte a una simile escalation di violenza Chinnici rivoluzionò la gestione delle indagini sulla mafia anzitutto attraverso *l'istituzione di una squadra di magistrati*, chiamata in seguito *pool antimafia*, che dovevano, loro e solo loro, occuparsi di tutte le indagini sulla mafia, gestirle e condurle a processo sino a sentenza: chi si occupava dei processi di mafia non doveva occuparsi dell'altro; era così molto più facile per la squadra cogliere le connessioni tra fatti e accadimenti e, quindi, attraverso *l'affermazione del ruolo civile* che Chinnici attribuiva al magistrato; Chinnici e i suoi collaboratori usavano organizzare incontri pubblici con la gente, specialmente i giovani e gli studenti, allo scopo di sentirli parlare direttamente e trasmettere loro una vera coscienza civica. Chinnici raccontava durante gli incontri come agiva la mafia, come essa si arricchiva e faceva proseliti. Egli sostenne fortemente all'interno del Tribunale che il magistrato non doveva restare isolato in ufficio+ma al contrario *stare in mezzo alla gente*+per conoscere la realtà sociale.

I collaboratori di Rocco Chinnici erano, solo per citarne alcuni, Paolo Borsellino, Giovanni Falcone, Antonino Cassarà, Giuseppe Di Lello, Antonino Caponnetto, cui si aggiunsero in seguito Giuseppe Ayala, Gian Carlo Caselli e altri.

Grazie al lavoro di Chinnici e dei suoi in quegli anni la mafia in Sicilia subì colpi durissimi: dalle loro inchieste trassero origine i processi i più importanti processi di mafia degli anni ottanta tanto che l'Ufficio Istruzione di Palermo venne considerato un autentico modello di organizzazione giudiziaria, persino riconosciuto dai più alti vertici giudiziari degli USA che lo definirono come *il centro pilota della lotta antimafia in Italia*, un esempio per le altre magistrature del Paese+.

Il 29 luglio 1983 Rocco Chinnici, uscendo di casa diretto al lavoro, fu assassinato nell'attentato insieme alla sua scorta: il maresciallo, l'appuntato e due carabinieri. Una FIAT 126 imbottita di esplosivo venne fatta saltare: l'esplosione fu così forte che distrusse l'intera via. Trovò la morte anche il portinaio dello stabile ove Chinnici viveva con la moglie e le tre figlie.

Per la strage furono condannati in via definitiva all'ergastolo dodici imputati tra i quali Salvatore Riina e Bernardo Provenzano allora capi del mandamento di Corleone, ritenuti i mandanti.

Diciamoci la verità: i veri eroi non vengono adeguatamente riconosciuti tali anche quando, per spirito di servizio, hanno dato la vita.