

I Cantieri Abate: un caso di successo nell'implementazione **DELLA PRODUZIONE SERIALE** **DI IMBARCAZIONI**

di Giuseppe Coccia

Da circa un anno a questa parte, i cantieri Abate, produttori di battelli pneumatici da 7,5 m fino a 10,5 m, hanno iniziato un percorso di produzione snella e di ingegnerizzazione dei processi che li ha portati a notevoli risultati non solo tecnici, ma anche di tipo produttivo-organizzativo nel giro di pochi (ma efficaci) mesi di impegno e dedizione.

Inizialmente contattato dai titolari dell'azienda, Rolando Abate (direzione tecnica) e Cristiano Vaglini (direzione generale), per 'inserire' in cantiere il processo di stampaggio sottovuoto, mi sono trovato ad affrontare - con loro - un radicale lavoro di implementazione di organizzazione volto a 'sradicare' il dato concetto di produzione artigianale e ad inserire gli embrioni di una vera e propria produzione di tipo semi-industriale applicata ad un'azienda che produce 'gommoni'.

Cosa non facile, per la verità.



Fig. 1: Lo stampaggio in serie nella produzione del Cantiere



Fig. 2: La realizzazione dell'impianto di infusione

In molti cantieri (talvolta anche di nome), spesso, il prezzo di vendita di una data imbarcazione viene 'partorito' - semplicemente - confrontandosi con la concorrenza. Cosa assolutamente legittima, tutto sommato. Ciò che, invece, non è corretto è che questi stessi cantieri, non sempre conoscono alla perfezione il proprio prodotto in termini di costi di produzione o di resa economica, per cui potrebbe capitare che basandosi su ciò che gli altri fanno, si potrebbe correre il rischio di allontanarsi un pò troppo da quello che dovrebbe essere l'utile fisiologico dell'azienda o, cosa ben peggiore, si potrebbe andare in passivo in quanto l'imbarcazione è costata come o più rispetto al prezzo di vendita. In ogni produzione snella, invece, questo non può e non deve accadere. Prima ancora di approdare a processi tecnologici spinti o avanzati, l'azienda che 'fabbrica' imbarcazioni deve avere un quadro ben preciso di quelli che sono i propri centri di costo, sia in termini di materiali che di mano d'opera.

Con il cantiere Abate, partendo esattamente da questo principio, si stanno rapidamente abbandonando le discrasie (ovunque diffuse) di una produzione di tipo artigianale e si stanno sviluppando concretamente i capisaldi della produzione industriale.

Inutile dire, che il beneficio è assolutamente visibile anche ad occhio nudo. Un cantiere nautico perfettamente ordinato, ben organizzato, pulito non è cosa semplice da vedere.

La produzione di serie, fra l'altro, anche per volumi di produzione come quelli della nautica da diporto (lontani, per intenderci, dai volumi del settore automotive) non solo comporta benefici al cantiere produttore (che in tal modo, ottimizza tempi e costi) ma anche per le maestranze, le quali (finalmente oserei dire) si svestono del cliché di operatori tutto-fare (si ricordi il concetto di flessibilità estremizzato proprio della manifattura artigianale) per rivestire quello di operai specializzati, ciascuno dedicato ad una linea (o ad una fase) di produzione.

In quest'ottica, dopo un periodo di 'studio' delle risorse umane presenti in cantiere, sono state fatte specializzare delle maestranze verso mansioni più congeniali (specializzando un operatore verso compiti che gli risultano più connaturali, si riescono a recuperare i tempi di produzione fino a valori del 50%) ottenendo come risultato immediato un miglioramento evidente della qualità del prodotto (una persona che fa sempre lo stesso mestiere, le stesse operazioni, è tendenzialmente portata a farle meglio ed in meno tempo), una conseguente drastica riduzione delle non conformità di manifattura, ed in ultimo - ma non per importanza - una maggiore soddisfazione di tutti coloro che venivano impiegati nella catena produttiva.

L'imprenditore, fra l'altro, con il supporto di una programmazione del lavoro puntuale e precisa, non solo è in grado di seguire il reparto con più serenità (in quanto il lavoro quotidiano, settimanale, mensile e perfettamente 'tracciato') ma può focalizzarsi con maggiore impegno a compiti diversi come quello delle vendite e/o dell'amministrazione.

Attualmente, presso il Cantiere Abate, si è giustappunto riusciti a creare un sistema di produzione 'snella', dove tutti i centri di costo sono determinati (lo stampaggio, l'assemblaggio, l'allestimento,

Dott. Giuseppe COCCIA

Ingegnere industriale, laureato con lode presso l'Università di Napoli Federico II.

Specialista in Materiali Compositi, ha conseguito un Dottorato di Ricerca in Tecnologie e Sistemi Intelligenti per l'automazione della Produzione. Esperto internazionale sulla tecnica di stampaggio per infusione sotto-vuoto, è stato relatore e chairman a numerosi congressi e conferenze in Italia, Francia e Stati Uniti. Pubblica periodicamente, su riviste tecniche italiane e straniere, articoli in materia di imbarcazioni e relative tecnologie di costruzione. È stato Direttore della Produzione e Dirigente Tecnico per diversi Cantieri Nautici. Attualmente è titolare dello Studio Tecnico Ing. Coccia (www.cocciaconsulting.altervista.org) che svolge consulenze e perizie nel settore Nautico e Compositi.



Avete domande da fare al Dott. Coccia? Potete farlo all'indirizzo e-mail: info@mondobarcamarket.it



Fig. 3: Due battelli completati pronti per la consegna



Fig. 4: Rifinitura in parallelo di due coperte dello stesso modello

etc.. sono tutti centri di costo che un cantiere deve conoscere perfettamente per poter gestire i propri margini in maniera consapevole), le maestranze - divise in squadre - sono state specializzate per mansioni/competenze, e dove la produzione viene - ormai - programmata in modo da sfruttare al massimo i benefici della 'serialità della catena di montaggio'.

Chiaramente, in un sistema manifatturiero in cui si conoscono (o si prevedono) tutte le variabili, e laddove la produzione scorre in maniera lineare e cadenzata, trae grande beneficio anche la qualità del prodotto finale.

Di fatti, organizzando le fasi di lavoro in modo che non vi siano deleterie sovrapposizioni di operazioni contrastanti (come ad esempio le concomitanze di rifilatura-rifinitura, ovvero, carteggiatura-ceratura, etc.) e - allo stesso tempo - non vi siano maestranze diverse che operino contestualmente (far lavorare insieme - ad esempio - un motorista con un assemblatore di vetroresina, non è ottimale per la qualità delle lavorazioni...) si riescono ad ottenere fasi di lavorazione più 'pulite' e maggiormente controllabili, con migliori riscontri sulla qualità dei processi intermedi e - di conseguenza - sul prodotto finale.

Una volta avviato il processo di produzione 'snella', in Abate si è deciso di implementare l'uso della tecnologia sotto-vuoto per la realizzazione dei nuovi modelli.

Anche in questo processo sono stati eseguiti tutti i passi necessari per un inserimento graduale ed efficiente della tecnica in questione.

L'ingegnerizzazione del processo, partendo dall'infusione di piccoli pannelli o particolari, è stata trasportata dapprima sulle carene e sulle coperte, per giungere in poco meno di un anno ad infondere i semilavorati contestualmente a tutti gli inserti di legno (specchi di poppa, rinforzi per bitte, etc.), le paratie verticali, i longheroni ed i madieri.

Anche in questo caso, la tecnologia - che è stato implementata in maniera seria e ben organizzata - ha prodotto come risultato quello di avere imbarcazioni pneumatiche che rispetto alla concorrenza, presentano resistenze meccaniche superiori ma pesi complessivi inferiori del 20% con enormi benefici sui consumi di carburante per il cliente finale che sceglie un'imbarcazione di questa tipologia.