

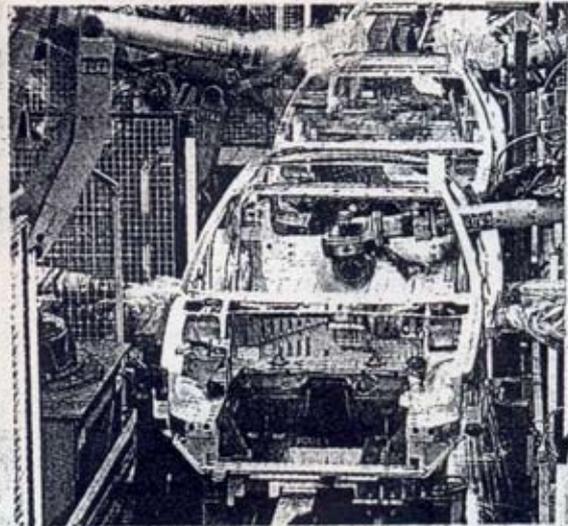
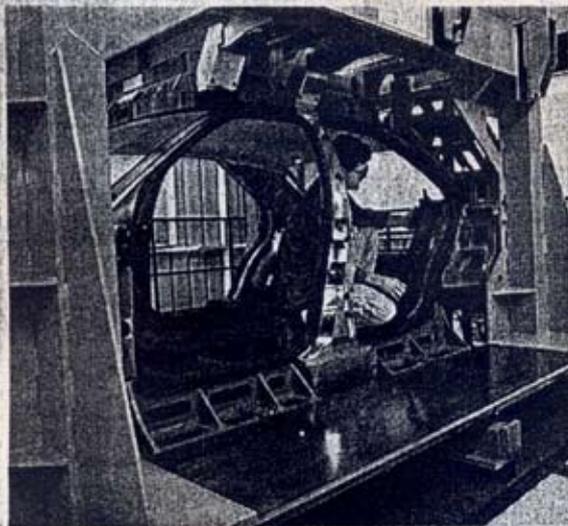
L'uomo primo artefice della produzione Xantia

Tutto il progetto «Xantia» è impostato in modo diverso da come l'industria automobilistica europea ci ha abituato negli ultimi anni a intendere la realizzazione di un'automobile. Nello stabilimento di Rennes, in Bretagna, dove produce la «Xantia», Citroën ha riscoperto l'uomo e la sua fondamentale importanza nella realizzazione di un prodotto qualitativamente elevato. Molto spesso, in passato, abbiamo sentito parlare di «circoli della qualità» attraverso i quali le maestranze dell'azienda potevano collaborare attivamente alla migliore riuscita del prodotto. Generalmente però si trattava di unità che cominciavano la loro opera di collaborazione con la dirigenza aziendale soltanto nella fase subito precedente all'entrata in produzione vera e propria di un nuovo modello.

In queste strutture, che dal 1961 ospitano parte della produzione di auto Citroën, i «circoli della qualità» hanno cominciato a svolgere un ruolo attivo quando la «Xantia» era ancora allo stato di prototipo. Una strategia che rispecchia, ancora una volta, la convinzione crescente dei costruttori mondiali, secondo cui la qualità totale può essere raggiunta solo ed esclusivamente operando in questa direzione, fin dal momento in cui si individuano le specifiche che serviranno per plasmare il nuovo modello.

Ma la filosofia che guida le due linee parallele di produzione della «Xantia», per un totale di oltre mille auto al giorno, pur rimanendo impostata per molti aspetti sul ruolo insostituibile dei robot porta a rivalutare seriamente la presenza umana. Ai robot sono infatti delegate tutte le mansioni più pesanti e quelle in cui è necessaria elevata precisione. Ci riferiamo alle fasi di saldatura del pianale, della scocca e della carrozzeria, nonché l'inserimento della plancia, precedentemente assemblata dal lavoro degli operai, all'interno dell'auto.

Agli operai, che per il 21 per cento sono donne, è invece riservato principalmente il lavoro di montaggio degli interni dell'auto. Proprio quello in cui la presenza umana può fare la differenza fra



un'auto costruita asetticamente e una in cui l'intelligenza di una persona riesce a dare un pizzico di valore in più all'insieme.

È però evidente che un lavoro manuale di questo genere rischia di divenire ripetitivo per chi lo esegue. Con una serie di svantaggi che ne possono derivare. Il principale sembra essere una certa assuefazione al proprio compito e quindi anche alla buona volontà con cui può essere svolto.

Quindi, per evitare che gli operai addetti alle due linee di montaggio possano alla lunga diventare come Charlie Chaplin nel film «Tempi moderni», trasformandosi a loro volta in vittime della grande macchina produttiva, i responsabili di Rennes hanno organizzato il lavoro in modo tale che ogni persona cambi il proprio compito ogni settimana.

Anche in questo caso si tratta di una scelta coraggiosa che sta dando frutti migliori di quelli previsti.

In ossequio a questo nuovo

modo di intendere la figura dell'uomo in fabbrica, ogni particolare è stato curato per rendere meno pesante il lavoro delle maestranze.

C'è da eseguire un'operazione nella parte inferiore dell'auto? Dove altri si sarebbero forse limitati a far salire di un metro e mezzo la linea di produzione per consentire all'operaio di poter lavorare a braccia alzate, alla Citroën hanno ritenuto più comodo ruotare lateralmente l'auto di 90

gradi. In modo da poter eseguire il lavoro in posizione decisamente più ergonomica. Accorgimenti di questo genere indirizzati alla vivibilità e al proprio ruolo in azienda, hanno reso tutto l'ambiente migliore e più rilassato.

Con tutti i vantaggi che ne possono derivare per l'azienda, le maestranze e soprattutto, per il cliente finale che potrà guidare un'auto costruita con un po' più d'amore.

Paolo Beducci

In alto
la catena
di montaggio
della
«Xantia»
nella
fabbrica
di Rennes

Problemi
Come Arrivare in Tempo
Soluzioni