



PIAGGIO E ABB

Insieme da

trent'anni

L'azienda di Pontedera rappresenta l'innovazione e lo stile del made in Italy. Non solo nelle due ruote, ma anche

nella produzione del mezzo di trasporto a uso commerciale più affascinante che c'è

di Paolo Beducci

A volte pare che ci siano proprio delle aziende, delle realtà industriali fatte per essere la punta di diamante di un comparto. Pensiamo per esempio alla Apple di Steve Jobs. Per trovare però realtà di questo tipo, non è indispensabile andare fino a Cupertino, in California, città dove l'azienda dei computer con la mela ha la propria sede. Ce ne sono anche più vicino a noi, e spesso molto più vicino di quanto si possa immaginare. Un esempio? Fatevi un giretto dalle parti di Pontedera, nella meravigliosa terra di Toscana e provate ad analizzare il fenomeno Piaggio: Vespa e Ciao sono solo due esempi di oggetti che hanno fatto la storia del loro mondo di appartenenza, diventando spesso sinonimo di quella tipologia di prodotto. La Vespa è lo scooter per eccellenza e il Ciao è il ciclomotore essenziale. E queste due ruote, per quanto nobili possano essere, vi chiederete, che c'entrano con il mondo dell'auto cui questo dossier è dedicato? Facile molto più di quanto si possa immaginare. Perché è proprio dalla Vespa che è nato un altro strumento di trasporto e di lavoro che della Vespa ha

mantenuto lo spirito essenziale e rivoluzionario: oltre al fatto di essere classificabile, come le vespe, nel mondo degli insetti. Stiamo parlando dell'automobile (ci permettiamo di elevarla a tale rango) più longeva che la storia della motorizzazione conosca: l'Ape. Scagli la prima pietra chi non se ne è mai trovata una stracarica, davanti al cofano della propria auto, su una strada di salita, procedere a passo ridotto, ma sicura di arrivare in cima. Lattai, imbianchini, muratori, giardinieri, vetrai, falegnami: esattamente come la Vespa motorizzò le famiglie del primissimo dopoguerra, l'ape ha motorizzato (e motorizza ancora) gli artigiani d'Italia. Ma non solo: Ape è stato ed è ancora un successo mondiale: dall'Italia alla Cina al Continente Sudamericano non c'è area che non abbia fatto i conti con il piccolo e simpatico tre/quattro ruote "made in Pontedera".

E poi Ape ha un estimatore di vecchia data di primissimo piano. Si tratta di Valentino Rossi che fin da ragazzino ne ha sempre posseduto uno. Nel suo caso poi si trattava (lo ha raccontato lui) di un Ape reso un po' particolare da un tratta-

mento energetizzante al motore. Energetizzante al punto da permettere al futuro campione di esibirsi in scorribande e impennate.....

Forte del grande successo, nel corso degli anni la produzione dell'Ape ha subito costanti miglioramenti fino a diventare di fatto una catena di produzione per certi versi molto simile a quella dell'auto. Non è quindi un caso che la catena dell'Ape viaggi in perfetto parallelismo



Una foto dell'archivio storico Piaggio "Antonella Bechi Piaggio" è l'ora di verniciatura dell'Ape

*L'interno della linea
di verniciatura dell'Ape Piaggio*



*ABB e Piaggio collaborano
da trent'anni*



con quella di un altro best seller della Piaggio, il Porter. Ma torniamo al simpatico tre/quattro ruote: già nel corso degli anni settanta si era pensato di dover affrontare una crescita qualitativa della produzione dotandola di alcuni aspetti tipici dell'automazione soprattutto in quei punti in cui il ricorso a strumenti più moderni è ritenuto non solo utile, ma addirittura indispensabile. Area sensibile di una linea di montaggio è la verniciatura del prodotto.

Non solo per motivi di qualità del mezzo di trasporto, ma anche per ovvi motivi legati alla necessità di mantenere un livello di rispetto ambientale e di sicurezza e salubrità dell'area di lavoro, ai massimi livelli. Proprio per questo motivo quasi trent'anni fa Piaggio si era dotata di una cabina parzialmente automatizzata di verniciatura che provvedeva a far passare l'Ape, appeso a un trasportatore aereo, attraverso una cabina di applicazione in cui la parte inferiore del veicolo era verniciata in automatico, proprio da un robot di quella che sarebbe poi diventata ABB, mentre per la parte su-

periore l'intervento era rigorosamente manuale. Negli anni successivi però, a seguito dell'introduzione del Porter era stato creato un impianto specifico per questo veicolo. Il motivo è presto spiegato. Mentre per l'Ape il livello richiesto in termini di qualità estetica era all'epoca relativamente basso, per il Porter era richiesto un sistema assolutamente allineato con gli standard automobilistici. «Anche in questo caso, vista la buona esperienza pregressa – ci spiega Guido Batoni, responsabile delle tecnologie di Pontedera – decidemmo di affidarci a ABB. L'impianto di verniciatura realizzato non solo ci piacque molto, ma ci permise di ottenere un livello qualitativo e una flessibilità decisamente elevati che ci posero nelle condizioni di incrementare gli indici di produttività a costi particolarmente convenienti».

Accanto alle tematiche legate alla qualità del lavoro, c'è da segnalare anche il desiderio di affrancarsi da una manodopera estremamente specializzata e quindi difficile da reperire. Una scelta felice che al momento di aggiornare la linea

di Ape si decise di replicare in modo del tutto simile.

«La scelta di creare una seconda linea dedicata a Ape – ci spiega Gian Battista Terenziani, plant manager per i veicoli da trasporto leggero – nacque anche dall'evidente richiesta che veniva dal mercato di avere un mezzo di lavoro con finiture estetiche superiori e soprattutto più curate nei particolari.

«Quasi naturale fu quindi la scelta di affiancare alla cabina dedicata a Porter una seconda cabina destinata a Ape che garantisse i medesimi standard produttivi e qualitativi: anche se si tratta di superfici non esposte e non visibili, la clientela dell'Ape chiedeva proprio esplicitamente che la parte inferiore venisse trattata come il resto della scocca. Una richiesta atipica che per esempio non avevano e non abbiamo sul Porter, ma che invece il cliente di Ape gradisce».

Ape si muove all'interno dell'impianto, sviluppato in parte in quota, e solo al momento di entrare nella cabina di verniciatura viene riportato a livello suolo. Da notare che la linea di produzione

In passato con l'Ape si faceva anche jazz in movimento (foto archivio storico Piaggio "Antonella Bechi Piaggio")



Una linea di produzione Piaggio Ape degli anni Sessanta (foto archivio storico Piaggio "Antonella Bechi Piaggio")



che guida Ape e Porter alle cabine di verniciatura è unica e la separazione fra i due modelli avviene solo al momento dell'ingresso in cabina di verniciatura. A destra passa Porter a sinistra Ape.

«Nei nostri piani futuri – ci spiega ancora Terenziani – c'è l'idea di rendere assolutamente interscambiabili le cabine in modo da poter processare Ape e Porter in una cabina o nell'altra. Per ora non lo abbiamo ancora realizzato, ma credo che sarà il prossimo sviluppo

che daremo alla linea». Il processo di verniciatura viene eseguito a mezzo di più robot: due sono dedicati alla verniciatura della parte inferiore della scocca, mentre altri due, dotati di sette assi controllati, hanno il compito di verniciare il resto del veicolo in tutte le sue parti. Il tutto con un tempo ciclo che si attesta attorno ai cinque minuti.

L'impianto visto in funzione, sofisticato e completamente automatizzato, permette una produzione di circa diecimila Ape l'anno e soprattutto fa comprendere molto bene che la differenza qualitativa fra un mezzo da lavoro quale è Ape e una automobile non è assolutamente evidenziabile se non da esperti di tecnologie industriali.

« Questa scelta – ci spiega ancora Batoni – ci ha messo anche nelle condizioni di poter affrontare la razionalizzazione di alcune parti che ora sono comuni a Ape e Porter: è il caso del forno di essiccazione». Una volta entrato nel processo di applicazione il primo passo che viene compiuto è la verniciatura del sotto scocca. Questa avviene per

Un robot ABB al lavoro di verniciatura dell'Ape



opera di due robot ABB che, oltre a eseguire la verniciatura delle parti non in vista, hanno il compito di occuparsi anche della parti inferiori del veicolo. Si tratta di IRB 580, un cavallo di battaglia della ABB, tanto che anche il passo successivo, che è la verniciatura delle restanti superfici esterne e delle parti interne dell'Ape avviene sempre con degli IRB 580. Una operazione che è possibile realizzare fin nei minimi dettagli grazie al fatto che i due IRB 580 utilizzati per la parte superiore e per l'interno dell'Ape sono dotati di settimo asse controllato. Una caratteristica che permette a queste macchine di muoversi davvero in modo spettacolare all'interno e con grande flessibilità. Ma senza dimenticare l'efficacia: tanto che sono proprio questi IRB 580 a dare il tocco finale alla verniciatura di queste simpatiche vetturine a tre/quattro ruote che oltre a far parte del panorama nostrano, sono parte integrante della vita di milioni di persone che li incontrano da ormai quasi 60 anni sulle strade di tutto il mondo. ■