

In regalo con l'abbonamento una coppia di gomme Geax Blade 200

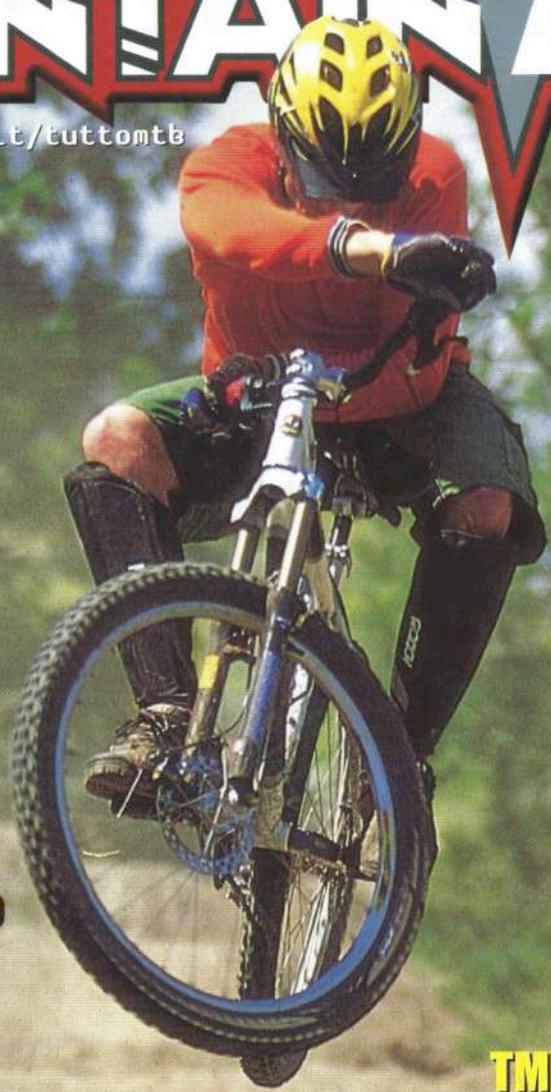
ottobre

LIRE 8000

TUTTO MOUNTAIN BIKE

www.gruppobeditore.it/tuttomt

VINCI
2 BICI **GIANT**
E 30 VIDEOGAMES
DOWNHILL MOUNTAIN BIKING
PER PLAYSTATION E PC



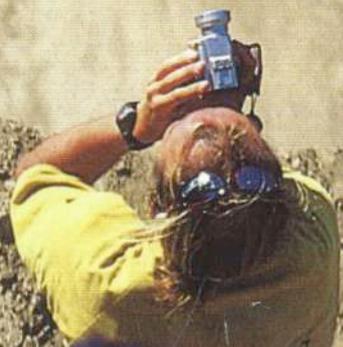
Speciale Fiere
IL 2000
è già arrivato

TMB Race
mondiali, europei,
finali world cup

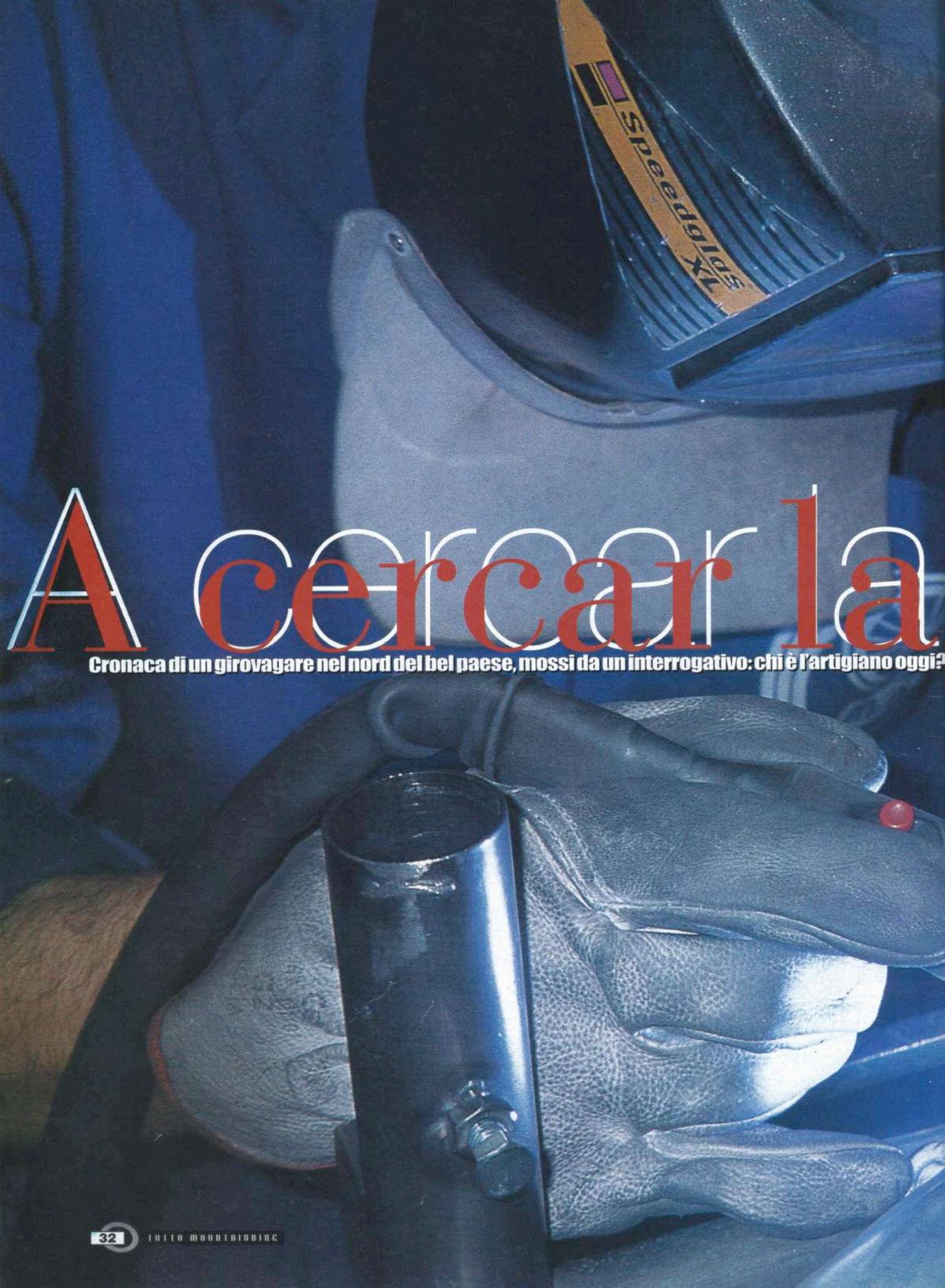
TMB test
Cannondale in esclusiva
Raven II 800
F 2000 SX Lefty

TMB SPOT
Borneo
Garda

Long test GT XCR 1000:
la verità sull'i-Drive



Sped. in a.p. 45% - art. 2 comma 20/b - legge 662/96
MI GRUPPO EDITORE ANNO XI N. 107 - 1999



A cercar la

Cronaca di un girovagare nel nord del bel paese, mossi da un interrogativo: chi è l'artigiano oggi?

bella mano

Eccoci per il nord dell'Italia, terra ciclistica per eccellenza. Terra coltivata a imprese – medie, piccole, piccolissime tutt'attorno – terra educata nello spirito dell'imprenditorialismo. Il nord e il ciclismo, officine sparse sul territorio – antri nei primi tempi, capannoni prefabbricati dopo qualche anno di lavoro, infine palazzine di vetro, edifici sontuosi, contornati di palme, a bordare il successo a lungo cercato e infine ottenuto. Ini-

zia così questo nostro girovagare, mosso da una domanda precisa a cui dare risposta: chi è l'artigiano oggi? È sempre lui, quello di venti, trenta, quaranta anni fa, quello che ha costruito la storia dell'industria ciclistica italiana oppure è qualcosa di diverso, perché si è trasformato? E, ancora, cosa comporta il fare artigiano, quali capacità, quali competenze richiede? È sufficiente avere delle buone mani, delle mani d'oro, come un tempo si diceva?

A Cercarla

Per trovare qualche risposta abbiamo così visitato alcune "realità produttive" del nord, scegliendo tra quelle che ci pareva avrebbero potuto in qualche misura, e perché sufficientemente esemplificative, fornirci elementi utili. Rubricate nella categoria di "aziende artigiane", le cinque *factory* visitate sono, in realtà, per dimensioni, capacità produttive, destinazione del prodotto finito

piuttosto diverse tra loro. In quanto a pezzi annualmente prodotti, ad esempio, si va dalle poche centinaia alle diverse migliaia, ed è facile immaginare come sia la quantità, innanzitutto, a dare le fisionomie differenti. E così, i nostri artigiani differiscono per stile di capannone che ospita le loro attività, per il numero del personale impiegato nella produzione, per approccio con i clienti... restando il denominatore comune, tuttavia, quello della qualità nelle differenti gamme in cui collacare il prodotto. Assieme a loro abbiamo cercato di tracciare un ritratto dell'artigiano ciclista che opera nell'epoca di Internet e della virtualità. Ne è uscito il ritratto di una generazione che si è affacciata sulla scena produttiva agli inizi degli anni Novan-

ta, la generazione dei quarantenni, cosa che, come scoprirete, ha la sua rilevanza nell'orientare i gusti e la progettualità. Con ciascuno abbiamo parlato, da ciascuno abbiamo cercato di capire cosa significhi produrre qualità in un mercato come mai in questi anni dibattuto tra tradizione e innovazione, come vedono se stessi e il proprio lavoro. Quello che segue è dunque il resoconto

Chi è l'artigiano oggi? È sempre lui, quello di venti, trenta, quaranta anni fa, quello che ha costruito la storia dell'industria ciclistica italiana oppure è qualcosa di diverso, perché si è trasformato? E ancora, che cosa comporta il fare artigiano, quali capacità, quali competenze richiede?

di un viaggio in più tappe che ci ha portato dall'estremo Bergamasco (Marco Bertoletti di MB Bike) ai margini di Bassano (fratelli Carlesso), passando per il Lago di Garda (Pier Giorgio Ferremi), il Veronese (fratelli Pegoretti), il Trevigiano (Stefano Scapin). Va aggiunto che la fortuna ci ha accompagnati:

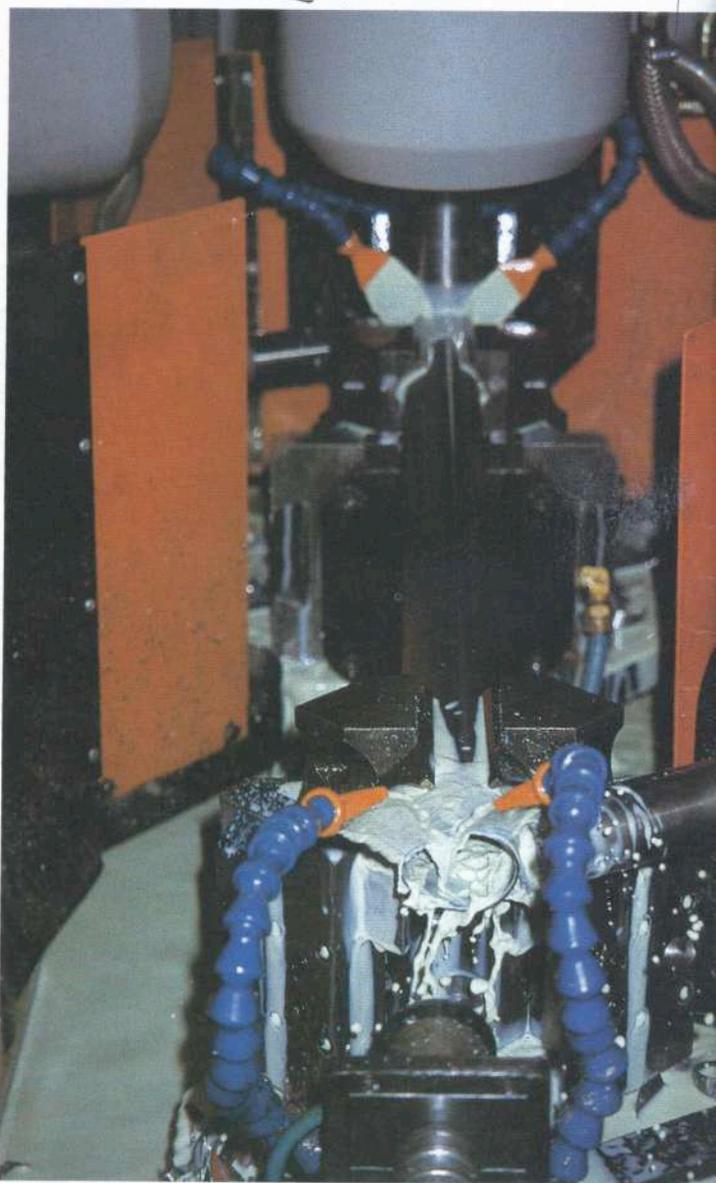
qua e là sono trapelati indizi interessanti per descrivere l'identikit dell'artigiano oggi. Sempre, abbiamo viaggiato in giornate calde e soleggiate. Mai è caduta una goccia di pioggia nel corso del nostro girovagare. Di questi tempi di clima in mutamento è qualcosa.

Gli avventurosi inizi

Il ciclismo è anche una faccenda di sangue. Nel senso che o si è stati corridori, o si è stati meccanici, o si è

nati in una famiglia di costruttori, sta di fatto che artigiani non ci si improvvisa. Il ciclismo, i nostri artigiani lo hanno respirato sin da cuccioli. Il bresciano Pier Giorgio Ferremi, che oggi ha poco più di quaranta anni, ha stagioni da dilettante

Pure cresciuto nella tradizione, Ferremi è stato tra i primi in Italia ad apprezzare i vantaggi della saldatura TIG, che sul finire del decennio scorso rappresentava la rottura con la consuetudine. A pensarci, potrebbe essere proprio il TIG il tratto



alle spalle, ma anche tanta officina e riparazioni; le ossa se le è fatte da Serena, il vulcanico telaista di Brescia, oggi in pensione, ma che sino a qualche anno fa ancora costruiva telai utilizzando l'antica tecnica della fucina.

che accomuna i nostri artigiani, nel senso che la loro è la generazione che per prima ha fatto i conti con il TIG, che per prima è stata coinvolta dalle novità che provenivano, sul finire del decennio scorso, dall'altra

Della mano

parte dell'Oceano, la prima generazione che ha accompagnato il passaggio irreversibile tra il sistema di giunzione del telaio per saldobrasatura con congiunzioni e il sistema della saldatura con TIG. Non è assolutamente casuale che tutti loro – e alcuni provenienti dall'ambiente della strada – si siano fatti conoscere inizialmente come costruttori di mountain bike e, solo in se-

chine con cui ha iniziato l'attività in proprio erano quelle dell'officina del suocero. Stefano Scapin è figlio d'arte. Suo padre, prima meccanico e poi costruttore, è tutt'ora nell'impresa, che nel frattempo si è ingrandita al punto tale da rientrare a fatica nel nostro servizio: più che artigianale, Scapin Bike si muove oggi all'interno di una realtà di dimensioni industriali, pur

Le cinque factory che abbiamo visitato nel corso del nostro "viaggio" sono, in realtà, per dimensioni, capacità produttive, destinazione del prodotto finito piuttosto diverse tra loro. Ma il denominatore comune resta quello della qualità del prodotto

prendistato. A venti, venticinque anni si è temerari. Pronti alla sperimentazione. Dario Pegoretti, che per un breve periodo si è trovato a

come lui ha fatto una decina di anni fa, diagonali da 40 millimetri e oltre, con il rischio di passare per un eretico. E gli eretici si sa rischiano di scottarsi. Per altro, in fatto di calore i nostri sono maestri. Le avete guardate attentamente le mani di un telaista-saldatore? Li avete esplorati i calli, le rugosità, la superficie della pelle, esposta al calore? Eppure Dario aveva ragione, e l'evoluzione gli ha dato ragione. Se non sei oversize oggi, sei fuori dal gioco. E così Ferremi. Utilizzava tubi di sterzo da 1"1/8 per la strada quando nessuno ancora ci pensava. Era stata la scuola dell'mtb a farglielo scoprire: maggiore diametro, maggiore rigidità, e maggiore rigidità nei punti che contano significa migliori prestazioni. Poi, quando si è visto Indurain correre con l'1"1/8, via, tutti ad imitarlo. Insomma, ciascuno a suo modo questi artigiani si sono mossi nel flusso del rinnovamento.



condo tempo, come telaisti road. Marco Bertolotti, oggi amministratore unico della MB Bike, che si è guadagnata fama di essere tra le più serie aziende terziste del settore, è cresciuto professionalmente da Rossin, dopo aver corso da juniores. È stato capo officina sino al 1986, quando ha deciso che era giunto il momento di staccarsi dalla nave madre e di mettersi in proprio. Dario Pegoretti è stato l'enfant prodige di Milani e le mac-

mantenendo la qualità propria di un prodotto eseguito manualmente. Come si conviene, gli inizi per i nostri eroi sono stati per lo più avventurosi. È Beroletti che, per tutti loro, sintetizza così: *"I miei inizi? Era l'ottantaveve, avevo un ordine per sei telai e un debito di novantadue milioni"*. Per tutti l'idea di arrivare a realizzare qualcosa di diverso, un progetto che covavano da qualche parte e che dovevano aver sognato per i lunghi anni dell'ap-

lavorare al fianco di Ferremi, è tra i primi in Italia a lavorare con l'acciaio Excell del francese Rezze. Ha in testa tubazioni di diametri maggiori di quelli che all'epoca fornivano le aziende produttrici di tubi di riferimento. Ma l'oversize, che oggi è la norma e che ha designato il nuovo standard in fatto di dimensionamento dei tubi, allora era un azzardo per pochi; deve essergli occorsa una buona dose di incoscienza per proporre,

L'acciaio e poi l'alluminio

Uno degli argomenti cruciali, quando si parla con un artigiano, è quello del materiale. Nel caso dei telaisti di scuola italiana, è l'acciaio, re incontrastato per decenni, solo da due o tre stagioni messo in ombra dal prepotente incedere dell'allumi-

(segue a pag. 38)

C.T. CARLESSO TELAI

Giovane azienda di Bassano, produttrice per conto terzi, CT Carlesso Telai è sorta nel 1992 per iniziativa del giovane meccanico Simone Carlesso. Dopo una prima esperienza con l'acciaio in congiunzioni, Carlesso ebbe la felice intuizione di passare all'alluminio, mettendo in produzione alcuni dei primi telai che si videro circolare in Italia. Si era nel 1993 e la ditta poteva contare sul lavoro del fondatore e di un saldatore. Sette



anni più tardi ad occuparsi di una selezionata clientela, non solo italiana, sono in nove, a cui si aggiungono due saldatori esterni con una produzione che è decuplicata, passando dai 500 pezzi iniziali agli attuali 5.000. "C'era necessità di alluminio per le mtb in quel periodo" - racconta Diego Carlesso, fratello di Simone, entrato nella ditta nel 1994 con compiti amministrativi - "e noi abbiamo intuito che poteva aprirsi un mercato reale". Alla produzione di telai di serie si è affiancata ben presto quella di pezzi speciali, richiesti per equipaggiare squadre dilettanti e professioniste. Carlesso, che aveva esordito con le mtb, realizza oggi per il 90% telai da strada, di gamma alta e media, utilizzando (a seconda del cliente committente) allumini di Easton, Dedacciai e Columbus. Progetti per l'immediato futuro? Spiazzando l'intervistore e, diciamo, abbastanza in controtendenza, l'apertura di una linea di produzione di telai in acciaio d'alta gamma e, soprattutto, il conseguimento della certificazione ISO. "In realtà, quello che ci interessa di più è offrire al nostro cliente il migliore servizio. L'ambizione è quella di rispondere, per quello che ci compete, all'afflusso nel nostro paese di prodotti di qualità mediocre."

CT CARLESSO TELAI -
via Piersanti Mattarella 11/13,
36061 Bassano del Grappa
(Vicenza), tel. 0424/567555 -
fax 0424/567915

FERREMI

"Abbiamo le idee, ma non la forza per imporle", è questa la lapidaria e definitiva sentenza che ci consegna, nel salutarci, l'artigiano Giorgio Ferremi. Nato nel 1956, lombardo, dilettante sino al 1977, aveva iniziato a occuparsi di meccanica frequentando la bottega di Piero Serena, l'uomo che costruiva biciclette rosolandone letteralmente i telai in una centenaria fucina a Brescia. L'antro di Serena, a visitarlo, c'era da sbalordire. Dunque, il nostro Giorgio, telaisticamente parlando, è nato lì, nell'antro è stato svezzato. Verso i primi anni Ottanta apre la sua prima officina, a Vobarno. Passa qualche anno, in Italia arriva l'mtb e Giorgio Ferremi, con il fuoco nel cuore, è tra i primi e iscriversi alle prime corse che si vanno organizzando. In occasione di una di queste conosce Dario Pegoretti, i due si parlano e capiscono di assomigliarsi, entrambi virtuosi, entrambi hanno corso, entrambi provano trasporto per la nuova bicicletta. Inizia così un'amicizia e una collaborazione, durata dal 1987 al 1990, che Giorgio ricorda ancora oggi con sincero rimpianto, lui stesso corre con le prime mtb italiane in TIG, saldate da Dario. Verso la fine del 1990 le loro strade si divaricano e Giorgio torna a lavorare da solo, guadagnando ben presto la stima della stampa specializzata e la nomea di uno dei più interessanti tra i nuovi telaisti. Nel 1995 si trasferisce nell'attuale officina di Puegnago del Garda. È una villetta su due piani sulla strada provinciale, officina nell'interrato, in cui lavorano i due giovani collaboratori di Ferremi, al primo piano l'esposizione dei modelli e l'ufficio, superfluo aggiungere che il secondo piano è occupato dall'abitazione, dove il costruttore di biciclette Giorgio Ferremi di tanto in tanto trova il tempo di salire, per buttarsi sul letto, chiudere gli occhi, dormire e sognare, forse.

FERREMI - via Nazionale 46/A, 25080 Raffa di Puegnago (Brescia),
tel. 0365/554029 - fax 0365/554028

MB BIKE

Era il 1989 quando Marco Bertolotti, licenziatosi dall'azienda per la quale lavorava, diede vita alla MB Bike. "Da Rossin ero capo officina. Ero lì da tre anni, dopo essermi fatto le ossa da Cioc, dal quale sono stato tredici anni. Non avevo più voglia di lavorare per gli altri". Trova un compagno di avventura, investe la liquidazione, si indebita per un centi-

naio di milioni e parte con l'ordine di sei telai. Sa saldare, ha alle spalle una esperienza di bicicletta pedalata (correva tra gli juniores), conosce le necessità della regione. In quella campagna bergamasca si conta una miriade di meccanici, a cui potrebbero far gola i suoi telai. Il primo anno ne costruisce 200, cifra che triplica nei mesi seguenti. Messosi in

proprio al tramonto della tecnica della congiunzione, ben presto si converte al TIG. Sono del 1992 i primi telai in acciaio realizzati con quel sistema, mentre nel 1993 assaggia l'alluminio e trova che gli piace. L'anno successivo prova anche con il titanio, che diventerà la sua segreta passione e che continua tutt'ora a usare per una produzione limi-

Della M

PEGORETTI

"Lavoravo con Milani (uno dei terzisti più dotati degli anni Sessanta-Settanta, n.d.r.), era l'86. Avevo scoperto su una Specialized una saldatura sconosciuta nel nostro settore. Ne parlai a Gino, che si limitò a chiedermi quanto poteva costare la saldatrice. Ho fatto le notti col TIG, allora non c'era nessuno che avesse esperienza e le soluzioni per risolvere i problemi andavano inventate". Nel 1991 Dario Pegoretti ha 35 anni. Sono passati pochi mesi dalla morte di Gino Milani e il suo pupillo sta per mettersi in proprio. Ha trovato un capannone nel cuore di Illasi, paese mirabile a una trentina di chilometri da Verona. È

li che l'ex-dilettante Pegoretti, con la sola compagnia nelle ore serali di Mario Coati, che gli lucida i telai, si costruirà lavorando per conto terzi la fama di uno tra i migliori telaisti italiani. Nella sua officina - a poche centinaia di metri dal laboratorio dell'argentino Miguel Alcalde, noto internazionalmente per le sue stecche da biliardo - Pegoretti produrrà circa 300 pezzi all'anno, fornendo mezzi da corsa a due squadre professioniste e a diversi campioni della strada e del ciclocross che, a titolo personale, non smetteranno mai di andargli a fare visita. Nel 1997, sollecitato dal fratello Gianni che lo ha rag-



giunto, decide che l'ora è propizia per mettersi in proprio. Il battesimo ufficiale avverrà alla fiera di Milano del '98, dove accanto agli amati telai in acciaio fanno la loro comparsa anche i primi modelli in alluminio. È di quest'anno la decisione, sofferta, di fare ritorno nella nativa Trento, individuando in prossimità del lago di Caldonazzo il luogo dove stabilire domicilio e dove riprendere nella quotidiana fatica del pensare biciclette.

PEGORETTI - via Maz 24, 38056 Levico Terme (Trento), tel. 0461/700075

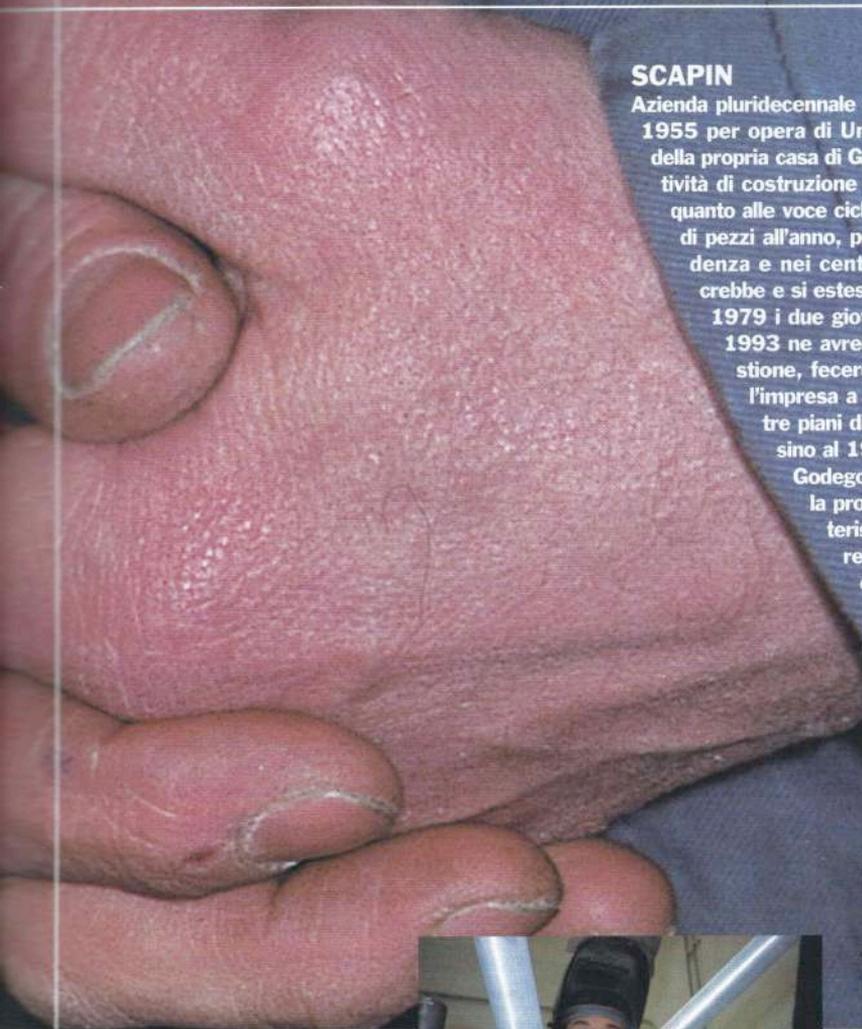
SCAPIN

Azienda pluridecennale del settore, Cicli Scapin nasce nel 1955 per opera di Umberto Scapin, che nella rimessa della propria casa di Gallera Veneta (Padova), inizia un'attività di costruzione e riparazione di cicli e motocicli. In quanto alle voci cicli, ne venivano prodotti una ventina di pezzi all'anno, per lo più venduti nel paese di residenza e nei centri limitrofi. Lentamente l'attività crebbe e si estese oltre i confini della provincia. Nel 1979 i due giovani figli, Paolo e Stefano, che nel 1993 ne avrebbero assunto a pieno titolo la gestione, fecero il loro ingresso nell'azienda e venne deciso di trasferire



l'impresa a San Martino Lupari, dove venne acquistato un edificio su tre piani di quasi 700 metri quadri e dove l'attività rimase localizzata sino al 1994, anno del trasferimento nell'attuale sede di Castello di Godego. Già dai primi anni Ottanta l'attività aveva perso i tratti della produzione tipicamente artigianale per assumere quelle caratteristiche organizzative che ancora oggi si possono riconoscere nell'attuale impianto produttivo. A quell'epoca conta circa otto dipendenti, saliti nel frattempo a una quindicina, che garantiscono la produzione di circa 4000 biciclette, di cui il 30% circa mtb. Tradizionalmente legata all'acciaio, di cui Scapin si è proposto come uno degli interpreti più interessanti di questi anni, collaborando anche in sede di progettazione dei tubi dapprima con Dedacciai e poi con Columbus, da quest'anno l'azienda si è aperta all'alluminio, presentando le prime realizzazioni.

SCAPIN BIKE - via Asiago 1, 31030 Castello di Godego (TV), tel. 0423/760179 fax 0423/760164



tata di telai. La MB Bike, che ha imboccato con decisione la via del "conto terzi", guadagna rapidamente prestigio e nel 1994 riceve le prime richieste per la fornitura di telai destinati alle squadre dei professionisti. L'azienda si amplia, aumentano i clienti, diventa il telaista di alcuni dei nomi che contano nel panorama italiano ed europeo e che,



naturalmente, non si possono fare. Oggi, l'azienda di Presezzo conta quattro dipendenti con una produzione di poco meno di 3000 pezzi, tutti d'alta gamma e su misura, l'80% dei quali in

alluminio. I telai di Bertoletti equipaggiano sei squadre professioniste e costituiscono il 10% dell'intera produzione. Difficile, ancora, resta trovare una bicicletta marcata con il suo no-

me. Quest'anno non ne ha fatte più di cinque.

MB BIKE - viale I Maggio 13/15, 24030 Presezzo (BG), tel. 035/461824 - fax 462055

A cercarla



nio. Non deve quindi stupire che, per la maggior parte, gli artigiani da noi incontrati siano nati con l'acciaio e che, di conseguenza, la scelta dell'alluminio sia stata, almeno inizialmente, dettata più da motivi contingenti (la richiesta urgente e dominante da parte del mercato dei consumatori) che da intime motivazioni. "Per quanto riguarda le scelte produttive - dichiara Scapin - è chiaro che l'acciaio rappresenta la nostra storia, la nostra "cultura" e il nostro futuro". Se

l'acciaio rappresenta per alcuni di loro una ragione del cuore, l'alluminio ha costituito la sfida maggiore di questi ultimi anni, una via obbligata da percorrere e da esplorare. Pegoretti, incallito acciaista, è stato chiaro al riguardo: "Ci è toccato farlo, lo abbiamo fatto. Nel mio caso è stato difficile arrivarci. Uno come me, che lavora esclusivamente sul mercato dell'alta gamma, non poteva permettersi un calo di qualità. E con l'alluminio è tutta un'altra storia. Allora ho dovuto ricominciare

da capo, studiare le soluzioni, aspettare prima di presentare un prodotto, che per qualità realizzativa non si discostasse troppo da quelli in acciaio. È stato molto difficile. Sarebbero bastati due anni di tentativi per farsi la mano su un materiale che richiede tutt'altra sensibilità? Per noi l'alluminio era l'esotismo, lo facevano, e bene, alcuni americani, loro ci sono nati, per noi, che venivamo da vent'anni di acciaio, era come scalare la parete nord di un'otomila. Certo, oggi l'alluminio italiano è più accettabile, ma

credo che ancora i tedeschi lo facciano meglio". Nel sentirli parlare, gli artigiani, trapela un'altra delle qualità che posseggono: la consapevolezza. Consapevolezza nel mestiere che fanno, consapevolezza del prodotto che quotidianamente realizzano, dei propri limiti, ma anche delle proprie potenzialità. Un artigiano non consapevole molto probabilmente è un mediocre artigiano. Con la stessa franchezza si è espresso anche Ferremi: "Ancora oggi non capisco come

De la mano



si sia potuto, qui da noi, passare all'alluminio così rapidamente. Si sente dire che è più facile dell'acciaio. Certo è un materiale in lavorazione più "morbido", consuma meno gli utensili, ma se vai a vedere complessivamente richiede più attenzioni nella pulizia e nei trattamenti, obbligatori, dopo la saldatura. Insomma è un materiale rognoso. Certo, alla fine, e soprattutto sui prodotti di qualità così e così risulta più economico per il costruttore". Economicità che Pegoretti quantifica attorno al 20-25% in meno rispetto

a un telaio di pari livello in acciaio. Sulla maggiore facilità, per essere più precisi sulla maggiore facilità di movimentazione dell'alluminio, è d'accordo anche Bertoletti: "È indubbiamente più facile dell'acciaio e alla fine costa meno produrre telai in alluminio. Soprattutto sull'alta e altissima gamma non presenta le difficoltà dell'acciaio, che più va giù di peso, più è complicato da eseguire". E anche se le percentuali tra pezzi realizzati in acciaio e pezzi in alluminio variano da artigiano ad artigiano (si veda la tabella dei dati relativi alle produzioni annue di ciascuno), è incontrovertibile la tendenza che li vede, oggi, firmare telai in ambedue i materiali. Anche alla domanda se l'alluminio non sia solo

moda, i nostri interlocutori si sono trovati d'accordo. Così Bertoletti: "È nella storia dell'evoluzione del nostro prodotto. L'alluminio è arrivato, in Italia magari in ritardo rispetto ad altri Paesi, è scoppiata la moda sulla strada, sino a ieri regno dell'acciaio, la gente ha avuto voglia di provare la novità, e dopo tutto questo l'alluminio seguirà il suo corso normale, che sarà comunque quello di restare tra i materiali più utilizzati". E Ferremi: "Rimarrà, certo, anche perché, come ho detto, è meno costoso da realizzare". Giurare sul futuro dell'alluminio è d'obbligho

per i fratelli Carlesso, che dal 1992 conducono l'azienda CT Carlesso Telai, che tra le ditte che lavorano esclusivamente per conto terzi, si è guadagnata una solida reputazione e un buon portafoglio clienti. Non fosse altro che per il fatto che dal 1993 la loro produzione è totalmente in alluminio, i due fratelli rispondono telegraficamente e all'unisono: "Consideriamo che l'alluminio sia destinato ad andare avanti per molto tempo ancora". Più critico, Pegoretti ritiene che "per quanto l'alluminio si sia imposto per motivi commerciali, è comunque entrato stabilmente nell'orizzonte ciclistico, anche se è prevedibile un riequilibrio percentuale tra i telai prodotti globalmente nei due materiali, oggi a tutto vantaggio dell'alluminio".

Abbiamo cercato di tracciare un ritratto dell'artigiano ciclista che opera nell'epoca della virtualità. Ne è uscito il ritratto di una generazione che si è affacciata sulla scena produttiva agli inizi degli anni '90, quella dei quarantenni, che ha la sua rilevanza nell'orientare la progettualità

Produzione annua e ripartizione

(dati forniti dai produttori)

1994				1995				1996			
strada	mtb	Ac	Al	strada	mtb	Ac	Al	strada	mtb	Ac	Al
Totale telai 2000 80% 20% - 100%				Totale telai 3600 80% 20% - 100%				Totale telai 4000 90% 10% - 100%			
Totale telai 350 50% 50% 100% -				Totale telai 450 20% 80% 100% -				Totale telai 500 40% 60% 100% -			
Totale telai 1800 80% 20% 95% 5%				Totale telai 2100 82% 18% 60% 40%				Totale telai 2300 85% 15% 50% 50%			
Totale telai 4000 30% 70% 100% -				Totale telai 3600 50% 50% 100% -				Totale telai 3200 65% 35% 100% -			

CARLESSO
FERREMI
MB BIKE
PEGORETTI
SCAPIN

Cosa è un artigiano?

Ed eccoci giunti alla questione che a noi più interessava, chi sia, oggi, l'artigiano. Così formulata, così seccamente, potrebbe suonare come questione ovvia.

L'artigiano? Ma è chi produce tutto a casa sua, in un numero limitato di esemplari, chi insomma sa fare con le mani, sa muovere una fresa, far funzionare un cannello, ma anche tenere contabilità, avere loquela con i clienti, saper vendere, eccetera, eccetera. Sin qua tutti d'accordo. È questa del resto l'immagine che del proprio lavoro offre il bergamasco Bertoletti: "L'artigiano? Idealmente il cliente dovrebbe poterlo vedere nell'atto di saldare, in modo da infondergli fiducia".

Per la verità una visione un poco olografica, di quelle che piacciono a un certo stile pubblicitario (lui, il cannello o la torcia TIG, il telaio ancora caldo, possibilmente immagine in bianco e nero, con sguardo dritto e severo verso l'obiettivo...). A rendere meno olografico l'insieme, Bertoletti allunga la lista del "saper fare" artigianale: "Deve saper assemblare completamente la bicicletta, immaginare come per quel cliente potrà essere montata al meglio, intervenire sulla sua geometria, correggendo, secondo la propria esperienza, i desiderata dell'utente".

Tutto vero, certo, ma a noi interessava discostarci dalle più diffuse icone

che ne rappresentano abitualmente il profilo professionale, per cercare piuttosto di afferrare l'artigiano in modo dinamico, per quella rete di relazioni di cui deve essere, per forza, uno dei nodi, stretto tra i fornitori della materia prima di lavorazione (nel nostro caso i produttori di tubi) e l'utente a cui il prodotto finito è destinato. Messa sotto questo profilo, la figura dell'artigiano emerge immediatamente nella sua ricchezza. E poi, perché no, eravamo ben disposti

a raccogliere anche le eventuali perplessità che fossero emerse nella discussione, la sottolineatura degli aspetti più ingratati del mestiere, che pure ci devono essere e

Nei paesi angloamericani figure del genere sono state fondamentali per l'evoluzione del nostro prodotto, senza la loro presenza, il ciclismo oggi non sarebbe lo stesso. In Italia, invece, sovente da parte delle aziende più grandi c'è scarsa considerazione per gli artigiani

che, ad un certo punto, sono affiorati. Come nelle parole di Giorgio Ferremi, che ci ha fatto guardare come attraverso una lente di ingrandimento e che ha saputo

descrivere lucidamente e con disincanto la professione. "È una condizione difficile da mantenere, perché l'evoluzione del mercato ti impedisce di esserelo pienamente. Se partiamo dalla considerazione che l'artigiano dovrebbe saper prendere le misure, conoscere l'utilizzatore futuro, realizzare il telaio e assemblare a regola d'arte la bicicletta, mettere in sella il cliente, se pro-

viamo a calcolare quanto tempo ciascuna di queste operazioni richiede e confrontiamo la somma ottenuta con l'urgenza che oggi il cliente manifesta - entrano in bottega e vorrebbero la bi-

percentuale per tipologia e materiale del telaio

1997				1998				1999			
strada	mtb	Ac	Al	strada	mtb	Ac	Al	strada	mtb	Ac	Al
Totale telai 5600				Totale telai 5000				Totale telai 5000			
90%	10%	-	100%	90%	10%	-	100%	90%	10%	-	100%
Totale telai 350				Totale telai 550				Totale telai 600			
50%	50%	100%	-	80%	20%	50%	50%	90%	10%	20%	80%
Totale telai 2500				Totale telai 2500				Totale telai 2800			
95%	5%	30%	70%	95%	5%	20%	80%	95%	5%	20%	80%
Totale telai 200				Totale telai 250				Totale telai >300			
90%	10%	100%	-	90%	10%	95%	5%	80%	20%	60%	40%
Totale telai 3000				Totale telai 3400				Totale telai 1200*			
65%	35%	100%	-	70%	30%	100%	-	75%	25%	87%	13%
								* dato relativo ai primi tre mesi dell'anno			

cicletta su misura da un giorno all'altro - viene da concludere che questo artigiano non ha spazio per esistere. E così prevale lo standard, il pre-confezionato, che con l'alta sartoria ha poco a che vedere". L'artigiano, nelle parole di Giorgio, assomiglia ad un sarto. "Oggi" - riprende il bergamasco - "la figura dell'artigiano telaista potrebbe essere sostituita da quella del designer, del progettista puro, di mezzi e di componenti per conto terzi. Ma qual è quella grande azienda in Italia che permetterebbe a una figura del genere di imporsi con la propria identità, di sopravvivere?" È Dario Pegoretti a portare decisamente la riflessione sull'aspetto

progettuale del lavoro artigianale: "Sino a una decina di anni fa l'artigiano era sostanzialmente qualcuno che da un set di tubi dato, per lo più sempre quello, arrivava ad un telaio che alla fine si differenziava dagli altri per qualche dettaglio, una congiunzione con un ricciolo in più, un fregio, e così via. Oggi il telaio è definibile più come un progetto globale, per lo meno dovrebbe esserlo. Il che significa, dal punto di vista dell'artigiano, che gli vengono richieste maggiori competenze. Sempre più è lui che propone al fornitore dei tubi disegni e geometrie particolari, e questo è un esempio. Per certi versi, penso che gli artigiani riconosciuti come i migliori del proprio momento dovrebbero

assumere un ruolo guida, nel senso di essere loro, con i loro prodotti di nicchia a tracciare le linee per la grande industria. Insomma, vedo l'artigiano oggi come qualcuno dotato di carisma e di conoscenze tali da permettergli di imporre soluzioni, che verranno nel giro di qualche stagione adottate anche dalla produzione più industriale. Un professionista che esplora il possibile, che inventa la semplicità. Nei paesi angloamericani figure del genere sono state fondamentali negli anni scorsi per l'evoluzione del nostro prodotto, senza la loro presenza, il ciclismo oggi non sarebbe lo stesso. In Italia, invece, sovente da parte delle aziende più grandi c'è scarsa considerazione per gli

artigiani. Ci considerano e ci vorrebbero come dei cantinieri, buoni a saldare dalla mattina alla sera, con il viso affondato nella maschera". Ma c'è anche chi, al contrario, vive come scelta precisa la dimensione "oscura" del lavoro per conto terzi, ben consapevole delle gioie e dei dolori che all'artigiano anonimo (perlomeno per il grosso pubblico) spettano. "Certo, non finiamo sulle pagine dei giornali, gli appassionati non sanno neppure chi siamo, eppure diversi di loro pedalano su telai usciti dalla nostra officina" - ci ha dichiarato Diego Carlesso - "telai marcati magari con nomi prestigiosi, di cui noi siamo la spalla".