

SCENARI

La personalizzazione Anche nel settore che ha sempre goduto dei progressi industriali e tecnologici, esiste un'eccellenza artigianale. E a Venezia le officine lavorano davanti al pubblico

Biciclette, moto o elicotteri Anche il trasporto è **sartoriale**

I giovani talenti



In un immaginario bosco di betulle, il visitatore di «Homo Faber» può scoprire la particolarissima collezione «Talento Naturale» composta da 18 oggetti ideati dai diplomati nell'anno accademico 2016/2017 della Creative Academy di Milano che si sono ispirati alla loro terra d'origine, e realizzati a mano da due maestri ebanisti italiani, Giordano Viganò e Carlo Meroni, con le tecniche tradizionali della tornitura e dell'intarsio. Sotto la guida dei due maestri, gli studenti hanno potuto scoprire tutti i pregi del legno, ma anche i suoi limiti. Al master della Creative Academy, che dura 7 mesi e i cui docenti sono professionisti nei settori gioielleria, orologeria e accessori, sono ammessi solo 20 studenti all'anno, che poi concludono la loro formazione con un tirocinio di tre mesi presso una delle Maison del Gruppo Richemont (foto Creative Academy)

di **Marcello Parilli**

In un suo libro fortunato e molto citato (*Futuro artigiano. L'innovazione in mano agli italiani*, Marsilio, 2011), Stefano Micelli, professore di Economia e Gestione delle Imprese all'Università Ca' Foscari di Venezia, sostiene una tesi ben precisa: il nostro sistema industriale è ancora caratterizzato da competenze artigiane che hanno saputo rinnovare il loro ruolo nelle grandi e piccole imprese, più che all'estero, ed è per questo che è ancora competitivo.

A «Homo Faber», Micelli è curatore di «Workshop Exclusives/Mestieri in movimento», la sezione che racconta il contributo degli artigiani europei al progresso dei trasporti, settore che, come ci spiega, è cambiato tra luci e ombre. «I mezzi di trasporto hanno rappresentato un momento simbolico nel passaggio da un'economia tradizionale a una industriale così come l'abbiamo pensata per tutto il '900. E l'auto ha rappresentato non solo l'emblema di un modo di pensare il consumo (quello standardizzato, quello della macchina uguale per tutti), ma anche un modo di produrla, la catena di

Il curatore
Micelli: prevedo un mondo con un'alleanza tra saperi della tradizione e tecnologie

montaggio — dice Micelli —. Con quel patto, noi abbiamo di fatto rinunciato alla varietà delle nostre esigenze, delle nostre richieste, dei nostri desideri in cambio dell'accessibilità ai beni. Con la produzione seriale paghiamo poco, ma abbiamo tutti le stesse cose. Cosa prevedo? Un mondo in cui si creerà un'alleanza fra i saperi della tradizione — non solo un saper fare ma anche un saper dialogare, saper interagire con la domanda — e le nuove tecnologie, cioè tutto ciò che oggi ci viene in aiuto, dal commercio elettronico alle stampanti 3D. Questa alleanza può ridare voce a un'idea di consumo che chiede varietà e personalizzazione. Ma bisogna trovare nuovi mezzi e modi per spiegare ai potenziali clienti quanto lavoro c'è dietro a un prodotto e perché sia giusto riconoscere a questi manufatti un valore economico evidentemente superiore. Magari comprando meno, ma meglio».

Per Micelli la ricetta di questa inversione di tendenza ha tre ingredienti: «Per cominciare la cultura, dando la visibilità che merita a questo mondo ricco di eccellenze anche attraverso iniziative come Homo Faber; poi la formazione del capitale umano, attraverso scuole specializzate; infine l'internazionalizzazione, aiutando anche realtà piccole o



In movimento

Nella foto grande, Caren Hartley nel suo laboratorio londinese. Sopra, un elicottero Konner K1, prodotto ad Amaro (UD). A destra, Carlo Bonini al lavoro su un motore Ferrari nella sua officina di Cadelbosco di Sotto, Reggio Emilia

decentrate ad arrivare sui grandi mercati».

Il padiglione della sezione sarà una vetrina aperta al pubblico di ciò che significa fare alto artigianato nei trasporti, con tanto di piccole officine a vista: ci saranno le moto dell'inventore

spagnolo David Borras che sembrano sculture avveniristiche, le preziosissime Ferrari d'epoca restaurate a regola d'arte dall'officina emiliana Bonini, gli elicotteri hi-tech Konner che, fabbricati in Friuli, spopolano all'estero, le Vespe rivestite in cuoio di

Bottega Conticelli e l'incredibile varietà delle biciclette su misura realizzate dall'artista londinese Caren Hartley, dalla Pedemonte (Italia) e da Stajvelo (Principato di Monaco) che si alterneranno durante le tre settimane della mostra.

«Noi lavoriamo quasi esclusivamente con l'estero e realizziamo elicotteri costruiti su misura sulle esigenze e i desideri del cliente. Abbiamo fornito apparecchi a una flotta di pescherecci australiani per guidare la pesca del tonno dall'alto, ma anche a un grande immobiliare, nipote dell'ex presidente del Cile, che stava sdraiato sotto il suo elicottero, mentre glielo costruivamo, sporcandosi di grasso come un bambino», racconta Sergio Bortoluz, titolare della friulana Konner, che costruisce elicotteri al confine con l'Austria, e quando va a Milano per qualche pezzo di ricambio, ci mette 1 ora e 40 minuti contro le 4-5 ore che impiegherebbe in auto. «Però lo Stato dovrebbe aiutarci, come succede negli States: abbiamo prodotti di altissima tecnologia, molto apprezzati, ma non riusciamo a star dietro agli ordini perché da soli non abbiamo le forze per trasformarci da artigiani a industria. Sarebbe interesse di tutti, creeremmo molti posti

Il timore
I protagonisti: tanti ordini dall'estero. Ma non abbiamo i mezzi per ingrandirci

di lavoro. E invece paghiamo solo una montagna di tasse».

«Anche noi dobbiamo ringraziare i clienti stranieri. Fosse per gli italiani nella mia officina, dove siamo in 7, lavoreremmo solo io e mio figlio. Del resto da noi sono in pochi a potersi permettere auto che valgono anche 20 milioni — dice Carlo Bonini, titolare, in provincia di Reggio Emilia, di una storica officina autorizzata Ferrari che rimette in sesto bolidi di Maranello di ieri e di oggi (due saranno esposti e «spiegati» a Homo Faber, ndr) —. Mentre gli italiani tengono la Ferrari in garage, da noi arrivano europei e americani che l'auto la usano su strada o per partecipare a concorsi dove i giudici sono estremamente esigenti. E noi, posso dirlo, abbiamo tutta l'esperienza per restituire una macchina perfetta, anche quando è stata riparata o restaurata all'estero da incompetenti, che così ne hanno compromesso il valore».

Un cruccio? Bortoluz e Bonini sono d'accordo: i giovani. «Pochissimi sanno qualcosa e sono disposti a fare sacrifici — dice Bonini —. Una volta se il garzone di bottega sbagliava, potevi anche dargli un'urlata o una pedata nel sedere. Oggi rischi di ritrovarti in tribunale».

Chi è



● **Stefano Micelli** è docente all'Università Ca' Foscari di Venezia. Il suo testo più noto (già giunto alla sesta edizione) è *Futuro artigiano. L'innovazione in mano agli italiani* (Marsilio, 2011)