



Ernesto Colnago - Il Maestro e la bicicletta

Conversazione con Marco Pastonesi

66TH
A2ND

Il libro

«Se la strada è scuola di vita, la bicicletta ne è maestra. E io, dopo tanta strada e tante bici, tirando di lima e ferro di saldatura, ho una storia da raccontare. La mia». Ernesto Colnago, il più grande telaista di sempre, «il Cellini della bicicletta», si racconta a Marco Pastonesi, ripercorrendo le tappe di una vita straordinaria: l'infanzia povera, le avventure come corridore, l'inizio dell'attività da garzone a operaio, la dura scalata da meccanico ad artigiano, le creazioni da eccellenza del made in Italy. Con la schiettezza senza fronzoli di un uomo che si è fatto da sé, esplora la sua geografia (i Giri d'Italia con Fiorenzo Magni e i Tour de France al servizio di Eddy Merckx, i mondiali di Vittorio Adorni e Giuseppe Saronni); e analizza la sua scienza (l'età dell'acciaio, l'età dell'alluminio, l'età del carbonio), tra incontri e folgorazioni (con Fausto Coppi, Gianni Brera, Enzo Ferrari, papa Wojtyla...). E ancora: pensieri e certezze rotonde, filosofia e religione del lavoro, fino alla chiusura per la pandemia e alla nuova esplosione delle due ruote. Al centro della sua vita, la bicicletta: «Pedalare è un bellissimo verbo di movimento: ci sono i piedi come radice, ci sono le ali come suffisso, e c'è lo stesso infinito – are – di andare e volare, ma anche di pensare e immaginare, disegnare e organizzare».

Gli autori

Marco Pastonesi (Genova, 1954), ex giocatore di rugby di serie A e B, ha lavorato per ventiquattro anni alla «Gazzetta dello Sport». Ha seguito diciotto Giri d'Italia, dieci Tour de France e un'Olimpiade, oltre a quattro Giri del Ruanda e uno del Burkina Faso. Alle due ruote e alla palla ovale ha dedicato numerosi titoli, prediligendo ogni volta un'ottica originale. Per 66thand2nd ha pubblicato *Pantani era un dio* (2014), *L'Uragano nero* (2016), con cui ha vinto il premio Bancarella Sport 2017, e *Coppi ultimo* (2019).

Ernesto Colnago è nato a Cambiagio (Milano) il 9 febbraio 1932. Nel 1954 la sua prima bottega (a Cambiagio), nel 1955 il suo primo Giro d'Italia da meccanico (per Fiorenzo Magni), nel 1957 il suo primo telaio (per Gastone Nencini), e da allora non si è più fermato. Dalla collaborazione

avveniristica con Enzo Ferrari è nato il primo telaio in carbonio, le prime forcelle con foderi dritti, le prime ruote a tre razze, la prima aerodinamica studiata nella galleria del vento. «*Gh'è semper on quaicoss da fà*».

Vite inattese 40

Ernesto Colnago - Il Maestro e la bicicletta

Conversazione con Marco Pastonesi

66THAND2ND

© Ernesto Colnago e Marco Pastonesi, 2020

progetto grafico originario

Silvana Amato

realizzazione copertina

Francesco Sanesi

illustrazione di copertina

Guido Scarabottolo

l'editore si scusa per eventuali omissioni
e si rende disponibile per adempiere alle formalità
previste per le fotografie i cui eventuali portatori
di diritti non è stato possibile identificare

prima edizione digitale

© 66thand2nd 2020

ISBN 9788832971514

Alla mia Vincenzina

Prefazione di Vittorio Colao

Ho incontrato Ernesto Colnago solo una decina di anni fa.

Vivevo da alcuni anni a Londra e – come molti manager-ciclisti di limitate doti atletiche – volevo una «bella» bici, molto più bella di quello che era necessario al mio livello. La volevo però fortemente «italiana». Da capo di una multinazionale globale non potevo esprimere mai appartenenza e sostegno al mio paese. Ma una bicicletta da mostrare e di cui parlare con trasporto poteva diventare un modo accettabile e legittimo di manifestare un piccolo orgoglio patriottico. Ero appena partito con l'analisi delle alternative quando un grande amico mi consigliò di lasciar perdere Internet, brochure e confronti tecnici e di andare invece a parlare con «l'Ernesto». «Vedrai che ti piacerà, la bicicletta viene dopo...».

Così un pomeriggio andai a Cambiago, con qualche pregiudizio – mi aspettavo un «grande vecchio» del ciclismo storico, tutto aneddoti e reminiscenze –, e onestamente molto poco incline a ordinare la bici «bella» da lui. Il parcheggio, spazioso e mezzo vuoto, e l'entrata della sede, lucida e ordinata, ma con poca attività visibile, non mi impressionarono: eccomi nella boutique artigianale del passato che mi aspettavo...

Invece... quel pomeriggio ho poi passato un'ora e mezza nell'ufficio di Ernesto Colnago, che non ha citato eventi memorabili del passato ciclistico, non mi ha intrattenuto con i suoi successi nelle grandi gare, non ha cercato di dirmi che le sue bici erano migliori.

Abbiamo parlato (anzi lui parlava, ad esser precisi) di cose molto vicine al mio mondo manageriale, interpretate da Ernesto con il suo mix unico di lunga esperienza del settore e semplicità quasi dialettale, da imprenditore lombardo.

Innanzitutto di innovazione, di cui Ernesto parlò con trasporto, ma non «innovazione finta, quella del marketing», l'innovazione vera, che cambia il prodotto al meglio per il cliente, che risolve un problema di sicurezza, di performance, di durata. Dai telai in carbonio ad angoli e forme delle forcelle e dei tubi, ai freni a disco (allora in sperimentazione tra mille scetticismi), Ernesto mi spiegava con semplicità rigorosa che «se non è veramente buona per qualcosa, l'innovazione è prendere in giro i clienti; ma se si sperimenta con passione, diventa il cuore della ditta». Dibattito che

poteva essere avvenuto a Boston su casi di Harvard, invece eravamo a Cambiago tra biciclette e ruote...

E poi mi parlò dell'importanza di mostrare entusiasmo per il lavoro nelle aziende, lui allora quasi ottantenne io neanche cinquantenne, dando l'esempio finché «se ne ha». Io pensavo che parlasse di energia, ma presto mi resi conto che parlava di passione, della spinta a fare non solo per guadagnare, ma soprattutto per far emergere nel marchio il lavoro, che doveva «parlare», dire cosa il nome «Colnago» deve rappresentare nel mondo: eccellenza e innovazione, lavoro italiano, amore per le corse. La missione aziendale, l'identità del marchio, l'autenticità, espressioni oggi citate da ogni leader aziendale, spiegate tra cimeli di grandi classiche e prove di tubi in carbonio sparse sui tavoli...

E infine parlammo di famiglia e affetti, fama e umiltà, competizione e lealtà, vittorie e denaro... e molti, molti altri temi personali, su cui siamo tornati per dieci anni, di persona o al telefono, dopo quella prima visita. Sempre con scambi veloci, a volte perfino bruschi, ma sempre molto semplici e profondi, che ho imparato a riconoscere come tipici delle persone intelligenti, che hanno passione e non vogliono sprecare il tempo da dedicare alle cose da fare.

Uscii – ovviamente – ordinando una Colnago bianca di alta gamma. Rappresentava l'Italia che mi piace, quella dell'eccellenza artigianale e del lavoro appassionato, e soprattutto il nome di un imprenditore con valori forti e una giovanile voglia di vivere con intensità ogni giorno. Aveva anche un nome particolare (EPS) che mi sembrò particolarmente propizio: non lo ho mai detto a Ernesto, ma l'azienda che guidavo non era in un periodo buonissimo e in inglese Eps è la sigla di «Utili per azione»... La Eps mi portò buono e seguirono altre due splendide Colnago, tutte rigorosamente con la fascia tricolore.

Così oggi quando esco a Londra con l'ultima Colnago rossa fiammante mi capita spesso ai semafori di ricevere complimenti da altri ciclisti per la bellezza della bici, innovativa e classica al tempo stesso, made in Italy e competitiva nel mondo.

Mi inorgoglisce, e spesso glielo racconto. Ernesto ha saputo creare in una vita qualcosa di straordinario e prezioso per l'Italia: un'impresa e un marchio di eccellenza che riflettono la sua visione della vita, temprata certo

dal ciclismo ma forgiata dai valori e dall'etica personale di un uomo eccezionale.

Introduzione di Fabian Cancellara

Le bici sono le nostre metà: metà uomini (o donne) e metà bici, così come i mitologici centauri erano metà uomini e metà cavalli. Le bici sono i nostri strumenti: strumenti di lavoro, così musicali che a modo loro alcune suonano e cantano, altre fischiano e cigolano. Le bici sono i nostri sogni: sogni di libertà e gloria, sogni di voli e vittorie. Le bici sono le nostre compagne: compagne di strada e vita. La mia prima bici la trovai in garage. Avevo tredici anni. Me ne innamorai. E lei, la bici, mi cambiò il destino.

Una bici è un miracolo di tecnologia, un oggetto del desiderio, un'opera d'arte. È, soprattutto, un passaporto universale. Su una bici, per una bici, con una bici, grazie a una bici incontriamo il mondo. Corse e corridori, amicizie e amori, tornanti e ponti, valichi e lungomari. Eppure una bici, apparentemente, è – più o meno – quella di sempre: due ruote, una sella, un manubrio. E – non commettiamo lo stesso errore dell'inventore, il barone Karl Drais – anche un paio di pedali.

E invece non è così, non è proprio così. Ogni bici ha un'anima, e l'anima è quella di chi la immagina, la progetta, la crea, e infine le dà il suo nome. Così, la prima volta che andai a trovare Ernesto Colnago ne rimasi folgorato. Non dall'azienda, che pure era un modello di organizzazione ed efficienza. Non dal marchio, dai modelli, dai prototipi, che pure rappresentavano il numero uno del mercato mondiale. Ma da lui, la sua semplicità, la sua spontaneità, in una sola parola: la sua umanità. Tant'è vero che mi aveva pregato – così come si faceva a scuola nei momenti più importanti o delicati – di andare a Cambiago accompagnato dai miei genitori.

Se all'inizio ero rimasto un po' sorpreso dalla sua richiesta, ma a quel tempo – ero un ragazzo – mi sorprendevo facilmente, solo più tardi avrei compreso la qualità e l'altezza di quella voglia di conoscere papà Donato e mamma Rosa. Ernesto voleva sapere da dove venivo, quali erano le mie origini, le mie radici, i miei valori. Quelli umani. La faccia, le mani, la pelle. Lo sguardo. Forse l'accento. E ci presentò la sua famiglia: cominciando da Paolo, il fratello, e continuando con tutti i collaboratori, per finire con le sue biciclette. Insomma, era tutta una famiglia, una sola famiglia, una sola grande famiglia, fatta di uomini (e donne) e biciclette,

che parlavano la stessa lingua, che avevano la stessa storia, che portavano lo stesso cognome. Colnago, appunto.

Il ciclismo è uno sport che non divide, ma unisce. E si rimane uniti anche quando le strade si dividono. La mia università fu alla Mapei. Un corso triennale, il 2000 come stagista, il 2001 e il 2002 nella squadra dei giovani, delle speranze, degli emergenti. Era un progetto, quello voluto da Giorgio Squinzi con Aldo Sassi ed Ernesto Colnago, che anticipava il futuro: nella filosofia, nell'impostazione, nell'organizzazione, nelle squadre, nello spirito internazionale, ovviamente anche nell'abbigliamento e soprattutto nelle biciclette. In quei tre anni non avevo vinto granché, solo crono e qualche corsa a tappe, ma mi sentivo stimato. E la stima, reciproca, rimase intatta anche quando passai in un'altra squadra. Quella stima era nata, con Colnago, in fabbrica, insieme ai suoi familiari, la sua gente, le sue bici, e si era consolidata forse per il mio modo di correre o forse perché avevo dimostrato di avere non solo gambe, ma anche testa e cuore.

Da allora, e sono passati quasi vent'anni, ogni tanto Colnago e io ci telefoniamo. Così, per sapere come va e come stiamo, dove siamo, che cosa facciamo. Così, per avere notizie delle nostre famiglie. Così, per affetto, per amicizia, per passione. E tutte le volte ci lasciamo con una reciproca promessa: se hai bisogno... Ma certi bisogni non si possono soddisfare. Non dimentico la telefonata quando è morta sua moglie Vincenzina. E neppure la telefonata quando è morto suo fratello Paolo. Se la bicicletta rappresenta la nostra vita, quei giorni le ruote erano a terra.

Come faccio una telefonata a Colnago, così la faccio anche a Eddy Merckx. Due minuti a colloquio con la storia, non la storia del ciclismo, ma la storia dell'umanità. E in loro c'è ancora purezza, c'è ancora candore. So – lo so – che dopo che l'ho chiamato Colnago è felice. Mi ha chiamato Cancellara, esclama, come se non fosse mio il privilegio, l'orgoglio, il vanto. La verità è che non dimentico mai da dove sono venuto. E Colnago è stato uno dei miei professori nell'università del ciclismo e della vita. Geniale. Perfezionista. Sognatore. Umano. Bravo, troppo bravo. Unico.

1. Il titolo

«Un vincitore è un sognatore che non si è mai arreso».
Nelson Mandela

Quel cinque per cinque, totale venticinque metri quadrati, era il mio bugigattolo, la mia bottega, anzi, il mio regno. Si trovava in un punto strategico, di fronte alla più frequentata osteria di Cambiago, Il du e vint, il due e venti, così tutti quelli che andavano e venivano, che bevevano un bicchiere e facevano due chiacchiere, sapevano che esistevano e che lavoravo. Dentro il cinque per cinque c'erano solo un tavolo di legno fatto da una pianta di gelso, un trapanino a mano e una morsa, comprati con i traguardi a premio di quando correvo da allievo. Tutto quello di cui avevo bisogno. In più c'era un mondo di sogni, speranze, progetti, ed erano così tanti che si faceva una fatica bestiale a tenerli compressi lì dentro.

Cinque per cinque. Telai, cerchi, manubri. I ferri del mestiere. Il mestiere del ciclista. Non più il ciclista che corre, ma il ciclista che ripara, che costruisce, che inventa. Un pedalare di idee, un pedalare con le mani e la testa, un pedalare per far pedalare gli altri. Surplace, si direbbe. Le ore che volavano. Il silenzio che regolava, che disciplinava, che accompagnava. E già quel fuoco, come un caminetto, ma nell'anima, nella pancia, nel cuore, che non si sarebbe mai spento, brucia anche di notte, anche in vacanza, anche in quarantena.

Pedalare è un bellissimo verbo di movimento: ci sono i piedi come radice, ci sono le ali come suffisso, e c'è lo stesso infinito – are – di andare e volare, ma anche di pensare e immaginare, disegnare e organizzare. Se la strada è scuola di vita, la bicicletta ne è maestra. E io, dopo tanta strada e tante bici, tirando di lima e ferro di saldatura, ho una storia da raccontare. La mia. Il Maestro e la bicicletta.

2. La premessa

«La bicicletta è la penna che scrive sull'asfalto».
Guy Demaysoncel

È un cavallo, o forse una tigre, a volte una pantera. È una rondine, o forse un'aquila, a volte un falco. È un tappeto volante, o forse un disco volante, a volte una scopa volante. È un racconto, o forse una poesia, a volte un poema. È un ricordo, o forse una nostalgia, a volte un sogno. È un brivido, o forse un'emozione, a volte una sensazione. È un profumo, o forse un odore, a volte un colore. È un'intuizione, poi un disegno, poi un progetto. È una somma algebrica, geometrica e umana. È un risultato di millimetri e di centigrammi. È acciaio, alluminio, titanio, carbonio. È un test, poi un altro test, poi altri test, finché il cavallo, il tappeto volante, il racconto, il ricordo, il brivido, il profumo e l'intuizione diventano una somma e un risultato, cioè una creatura di otto tubi e infinito amore. È la bicicletta.

Amo la bicicletta naturalmente, istintivamente, geneticamente, visceralmente, anche intestinalmente, amo la bicicletta storicamente, geograficamente, scientificamente, tecnicamente e tecnologicamente, amo la bicicletta veramente, amo la bicicletta sulla carta, sul fuoco, sull'incudine, in vetrina e al museo, amo la bicicletta nella galleria del vento, sulla strada, in pista, sui sentieri e nei campi, amo la bicicletta così com'è, così com'era, così come sarà, amo la bicicletta nella sua anima e nel suo corpo, amo la bicicletta in tutte le sue parti e le sue componenti, in tutte le sue consonanti e le sue vocali, in tutti i suoi numeri e i suoi calcoli, amo la bicicletta e non ne posso fare a meno anche se avrei voluto fare di più, come se potere e volere fossero un dovere.

Amo la bicicletta, e l'ho amata da subito, dal pronti-via, dalla preistoria.

3. La storia

«Un fatto è la cosa più cocciuta del mondo».
Michail Bulgakov

Antonio, il mio papà, contadino, aveva fatto il soldato in cavalleria, attendente del conte Calvi alla Scuola militare di cavalleria a Pinerolo. Aveva la passione per i cavalli e per tutto quello che riguardava i cavalli, anche per i finimenti: redini e briglie, pettorali e sottopance, collari e martingale. In paese – Cambiagio, una ventina di chilometri da Milano sulla strada per Bergamo – non lo sapevano. Lo conoscevano come il maggiore di quattro fratelli. Lo conoscevano come uomo serio, onesto, buono, troppo buono, generoso, umanamente sempre disponibile. Lo conoscevano come contadino all'avanguardia, tra i primi a comprare un trattore, e allevatore, otto-dieci mucche. Così appassionato del suo lavoro da trasformare i vitelli nella sua corte, la stalla nella sua reggia.

Elvira, la mamma, era la regina della casa, anche se la casa non era una reggia, e la regina della famiglia, anche se la famiglia non era regale. Vivevamo in una casa che era una cascina con un cortile, e il nome della via, anzi, del viale, viale Giuseppe Garibaldi al numero 8, che oggi è nel cuore di Cambiagio, potrebbe suonare fin troppo solenne. Era una casa-cascina-cortile di famiglia allargata: oltre al papà Antonio, ci vivevano anche i suoi fratelli Fiorentino, Ambrogio e Virginio, e il nonno Filippo, che poi si trasferì a Milano, custode di una casa in via degli Imbriani, alla Bovisa. Se viale Garibaldi suonava solenne, Milano echeggiava mitica e sembrava lontana, così lontana da considerarsi irraggiungibile.

In tutt i cà gh'è el sò defà.

Nato il 9 febbraio del 1932. Un martedì. Una giornata di lavoro, ma nei campi non esiste giorno in cui non si lavori. Il 9 febbraio è il giorno di sant'Apollonia, quella dei denti, strappati in un martirio. È il giorno del proverbio «la neve di febbraio ingrassa il granaio». Ed è il giorno prima del mercoledì delle Ceneri. Punti di riferimento che mi aiutano ancora adesso a immaginare l'aria che tirava in casa.

Le elementari, poi le medie, ma serali, dal professor Caprotti, Tranquillo Caprotti. Eravamo in tre. Uno, Cesare Mangiagalli, figlio di un prestinaio, diventò medico, l'altro, Pietro Carrea, figlio di un fabbro ferraio, ingegnere meccanico, io feci la prima e la seconda, e mi fermai lì. Mio padre mi voleva portare a lavorare nei campi. Lavorare nei campi gli sembrava un onore, anche un privilegio, forse una missione, comunque il nostro compito, il nostro destino, invece studiare gli sembrava un lusso, o forse una perdita di giornate ed energie. Si viveva del nostro. Al lavoro nei campi non potevo sottrarmi, e comunque non era previsto, non era ammesso, non era permesso, non a casa nostra e nella nostra famiglia. Così cominciai a dargli una mano, una spalla, due spalle: trasportavo i sacchi, quelli alla mia portata, nei granai. Ma non faceva per me. Non per la fatica, a quella ci si adatta. È che – come dire? – non ci stavo dentro. Finché un giorno trovai la forza di chiedere a mio padre se potessi andare a lavorare da un elettricista, solo per qualche mese. Fornelletti con la resistenza interna, terracotte da scaldare... Permesso concesso, l'importante era lavorare. Non so quanto mio padre fosse d'accordo, probabilmente non lo era: tutto il tempo passato lontano dalla terra mio padre lo considerava sprecato.

A dieci-undici anni andai alla Lesa, sfollata da Milano a Cambiagio per la guerra. Alla Lesa – l'acronimo di Laboratori elettrotecnici società anonima: motori elettrici, potenziometri, cartucce piezoelettriche, poi anche registratori e giradischi – c'erano campionaristi di valore, che si dedicavano alla meccanica fine. Tutta un'altra aria rispetto a quella dei campi. Io ero conquistato dalla precisione delle loro opere. Lavoravo dalle otto fino alle due e mezzo, lo stabilimento era a Cambiagio, ma ce n'erano altri a Cavenago, a due chilometri, e a Omate, a quattro. Andavo e tornavo dagli stabilimenti alle poste su una bici in prestito. C'era una decina di impiegati e operai specializzati. Mi specializzai in quello che oggi si chiama «catering»: portavo venticinque-trenta panini con la mortadella più che con il prosciutto cotto, in fretta, per non perdermi nessun passaggio del loro lavoro. E invece loro mi dicevano di prendermela comoda, che avevo tanto tempo davanti, e siccome ero sveglio avrei imparato in fretta.