

**Lombardia**  
Auto d'epoca

# Veicoli storici, Cna apre l'Accademia del restauro

**Formazione.** A Milano gli artigiani trasferiscono in aula l'esperienza e le competenze del lavoro agevolando così anche il ricambio generazionale

Enrico Netti

Un lavoro nel restauro di auto d'epoca. Questa l'opportunità che offrono i corsi dell'Accademia del restauro dei veicoli storici frutto dell'alleanza tra Cna Lombardia e Cna Padova e Rovigo. L'Accademia del restauro veicoli storici è un nuovissimo centro di formazione specializzato dedicato esclusivamente al comparto del restauro dei veicoli storici. Un luogo di formazione rivolto ai professionisti come carrozzieri, meccanici, tappezzieri e altre figure già operanti nella filiera oltre alle persone appassionate che aspirano ad una conoscenza più approfondita e specifica. Un bagaglio di competenze unico che viene trasmesso da esperti artigiani che salgono in cattedra, un corpo docente che da lustri restaura i veicoli nei propri centri specializzati.

«Ai corsisti viene fornito un indirizzo di carattere generale sul settore dei veicoli storici e sui più recenti sviluppi nelle teorie e pratiche del loro restauro

rare la formazione tecnica e favorire l'applicazione di nuove e più moderne tecnologie. Cna ha voluto e creato l'Accademia del restauro veicoli storici».

L'Accademia inoltre affronta un nodo cruciale del settore come l'avvicinare i giovani a un mestiere manuale fatto di maestria e di conoscenze apprese sul campo e agevolerà il ricambio generazionale. «Negli ultimi anni stiamo facendo fatica a trovare giovani da inserire e non abbiamo la capacità imprenditoriale di mantenere 4 o 5 apprendisti contemporaneamente - aggiunge Andrea Lopane, presidente dei carrozzieri di Cna Lombardia (si veda il pezzo in pagina ndr) che lancia un appello -. Nel settore sono attive con aziende con titolari anziani e competenze molto preziose, uniche. Questo settore è dunque destinato ad avere un tracollo nei prossimi anni, perché solo i grandi nomi si sono organizzati per il passaggio generazionale. Ma la grande massa delle attività sta passando "a miglior vita" senza un passaggio di testimone. Questa è una cosa triste perché l'universo mondo ci riconosce una capacità, un senso estetico e competenze uniche. Insomma ci stiamo lasciando sfuggire un cavallo molto prezioso».

L'unica soluzione possibile per salvare queste conoscenze è il ricambio generazionale con la formazione di una nuova generazione di artigiani e apprendisti. «Con gli attuali sistemi di formazione, apprendistato e inserimento nel mondo del lavoro non si riesce a fare il ricambio perché le aziende che hanno il know how sono strutturate in modo da non poter farsi carico della formazione delle nuove leve - avverte Lopane -. Non possono essere gli imprenditori a pagare l'uomo che stanno formando perché per imparare questo mestiere ci vuole molto tempo, si parla di 8-10 mila ore di apprendistato. Il nostro mestiere è diverso. Io mi immagino un polo di formazione dove vengono ragazzi da tutte le parti del mondo e possono imparare il mestiere».

Un polo che non poteva non nascere in Lombardia, prima regione per volume d'affari nel motorismo d'epoca, circa 400 milioni. Per l'Asi (Automotoclub storico italiano), invece, sono 375 mila i veicoli d'epoca in Italia che producono a livello nazionale un giro d'affari di 2,2 miliardi l'anno. In media un appassionato spende quasi 5 mila euro l'anno per la cura e la manutenzione per mezzo.

enrico.netti@isole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA



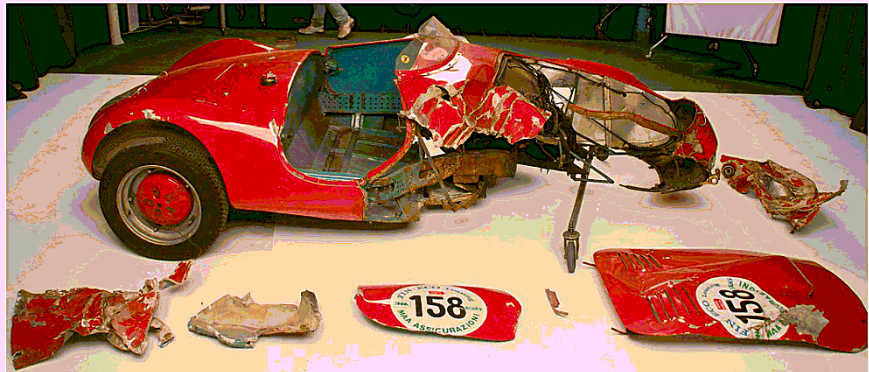
Corsi. In programma due corsi: uno di 16 ore e uno di 30 (foto, Mospes)



**LA PASSIONE**

Il polo di formazione, nato grazie all'interesse degli artigiani, non poteva non nascere in Lombardia, prima regione per volume d'affari nel

motorismo d'epoca, circa 400 milioni. Esiste anche un indotto: in media un appassionato spende quasi 2 mila euro l'anno per la cura e la manutenzione per mezzo



Lavori in corso. Il restauro delle auto d'epoca è un'arte artigianale con una filiera d'eccellenza al servizio di oltre 4 milioni di veicoli (foto, un modello nella carrozzeria Lopane)

## Maspes riporta alle origini le Alfa Romeo

**Meccanica**  
Lorenzo Maspes

Nel palmares dei restauri di Lorenzo Maspes, figlio di Diego Maspes, ed esperto specializzato in Alfa Romeo ci sono due lavori «che più di tutti mi sono rimasti nella mente. Si tratta di una Giulietta Spider del 1957 e una Giulia del 1963. Erano due macchine che praticamente non esistevano più e sono state ricostruite in toto - racconta Lorenzo Maspes, titolare con la sorella di questa piccola attività familiare -. La sfida era di riportarle a nuova vita e in piena efficienza senza l'aiuto di papà. Quindi quello che ho fatto l'ho fatto nella mia testa, intervenendo su tutta la parte meccanica e l'impianto

elettrico». Un lavoro complesso portato a termine seguendo la richiesta che praticamente fanno tutti i clienti: restauri all'origine, ovvero riportare la vettura alle stesse condizioni di quando uscì dalla mitica fabbrica del Portello a Milano.

Un punto di forza di Lorenzo Maspes è la disponibilità di manuali di riparazione e di officina originali raccontati in decenni di attività oltre all'esperienza acquisita al fianco del padre Diego formato alla Scuola Iri Alfa al Portello. Poi l'assunzione di Diego in quella che era l'unica concessionaria di Como, la storica Peve-relli. Una gavetta e tanta crescita professionale prima di mettersi in proprio e avviare nel 1959 la propria officina autorizzata Alfa Romeo.

La passione viene poi trasferita ai figli Luisella e Lorenzo. La prima si

occupa di amministrazione, rapporto con i clienti e garanzie.

Lorenzo prima diventa tecnico elettronico imparando tutti i segreti della meccanica direttamente sul campo, al fianco del padre. Da lui apprende anche come affrontare il problema di reperire i componenti e parti di ricambio attingendo a una rete di ricambisti specializzati. «Ci sono poi i mercatini, altre parti vengono rifatte in piccoli volumi da alcuni artigiani o piccole aziende - continua Lorenzo Maspes -. Più volte mi è capitato di rifare dei pistoni,

guarnizioni, ricostruire bielle o addirittura l'intero motore». Lavori complessi, lunghi e molto spesso costosi per il committente. «Il lavoro va fatto coinvolgendo il cliente in tutte le fasi per "essere limpidi", per relazionarsi con lui è importante per dare una risposta precisa sul perché un determinato pezzo è da sostituire o perché si è rotto» spiega Maspes che conta su una clientela italiana oltre a diversi appassionati svizzeri e del sud della Germania. Nel corso degli anni svariati vetture d'epoca sono rinate nell'officina comasca ma Lorenzo si occupa anche di preparare auto per gare di regolarità come la Millemiglia, la Targa Florio, il Gran Premio Nuovolari o partecipare a concorsi di eleganza.

—E.N.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Si preparano auto per le gare come la Millemiglia e per i concorsi di eleganza

Il mercato delle auto d'epoca muove un giro d'affari di 2,2 miliardi l'anno e la Lombardia è prima per la spesa

— spiega Maria Teresa Azzola, presidente di Ecipa Lombardia, partner tecnico dell'Accademia del restauro -. Abbiamo in programma infatti due corsi, uno di tipo introduttivo della durata di 16 ore ed uno teorico-pratico più lungo ed approfondito della durata di 30 ore. I due corsi sono stati disegnati in continuità al fine di garantire un percorso formativo di alta formazione ed alta specializzazione». Grazie alla pluriennale esperienza maturata nel campo della consulenza aziendale l'Accademia con sede a Milano nei prossimi anni offrirà una gamma di corsi, capace di soddisfare richieste formative nell'ambito del restauro di auto d'epoca per operatori e appassionati. I docenti sono tutti maestri artigiani di Cna.

«Il restauro dei veicoli storici è un'arte in Italia vi è una filiera d'eccellenza con più di 1 milioni di veicoli con oltre vent'anni di anzianità di cui 800 mila di interesse storico - ricorda Nicola Verdicchio, responsabile scientifico dell'Accademia del restauro -. Si tratta di un comparto in forte crescita in tutta Europa. Per favorire lo scambio di conoscenze tra generazioni, miglio-

## Al lavoro sulla Ferrari 365 P dell'Avvocato

**Tappezziere**  
Andrea Maieli

Nel primo anni '90 la decisione di passare dalle tappezzerie di arredamento agli interni delle vetture classiche fino alla specializzazione nelle auto d'epoca. «Abbiamo iniziato con le nostre prime auto italiane dalle 500 alla Topolino per poi arrivare negli ultimi 15 anni a Ferrari, Maserati e Lamborghini» dice Andrea Maieli, esperto in tappezzerie di auto d'epoca insieme al fratello. Restauro dopo restauro i fratelli Maieli si sono conquistati una clientela molto importante proveniente da tutto il mondo e le vetture da loro preparate partecipano ai concorsi internazionali più importanti.

«In questo momento il laboratorio sta restaurando una vettura personale di Gianni Agnelli, unico esemplare di una Ferrari 365 P Berlinetta Speciale fatta da Ferrari per l'Avvocato. Ma ce ne sono tante altre».

Il restauro di queste auto comporta una serie di attività altrettanto speciali a partire dalla ricerca dei materiali e delle aziende che li possono produrre. «Lavoriamo su vetture i cui materiali oggi non sono più reperibili - racconta Maieli -. Quando si tratta di una vettura con un tessuto particolare lo facciamo riprodurre da aziende italiane appositamente per il cliente e questo comporta un impegno economico molto alto visto i quantitativi minimi di produzione e nonostante poi se ne utilizzino pochi metri. È su questo che abbiamo basato la nostra attività, sulla riproduzione fedele di

tessuti, moquette, finta pelle e altri particolari. Ogni minimo dettaglio fa la differenza per avere un restauro perfetto e fedele all'originale». Tutto il resto della magia ovviamente lo fa la manualità e la capacità artigianale. «Puntiamo sull'utilizzo di materiali come erano in origine mentre altri si accontentano di usare prodotti che si trovano in commercio, simili».

Il "sellaggio" richiede una serie di ricerche storiche che portano alla documentazione dell'auto in origine. Si procede a smontare la vettura e si reperiscono tutti i materiali ne-

cessari mentre quelli mancanti si fanno riprodurre.

In carrozzeria la vettura arriva completamente spoglia: si parte dalla posa delle moquette, al rivestimento delle pannellature, del cruscotto, del tetto o della capote, del baule e per ultima la sedilia. Un lavoro da 40-5 settimane ma prima c'è la lista d'attesa. «Le auto su cui stiamo lavorando oggi, sono un lavoro pianificato e programmato due anni fa. Questa è la nostra lista d'attesa per il restauro degli interni».

Così l'azienda dei fratelli Maieli si è conquistata una clientela internazionale. «Il 90% dei nostri clienti arrivano dall'estero. Di questi il 60% sono proprietari statunitensi, svizzeri, giapponesi e da tutta Europa».

—E.N.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il segreto è nella ricerca storica dei materiali: riproduzione oggi moquette e pellami identici agli originali

## L'analisi digitale prima della ricostruzione

**Carrozzeria**  
Andrea Lopane

Un anziano battilustra e una squadra di discepoli. Il restauro di una vettura che ha gareggiato in tre edizioni della Millemiglia. Sono solo due degli aneddoti di Andrea Lopane, titolare con il fratello Alberto del Laboratorio Lopane, seconda generazione dell'azienda artigianale fondata nel 1959 dal padre carrozziere. «Il sodalizio più incredibile è stato con un anziano battilustra e responsabile del reparto della battitura della lamiera della carrozzeria Zagato. Un signore di oltre 70 anni che ha cominciato a lavorare con noi per formare e costruire una squadra di allievi. Insieme abbiamo affrontato restauri an-

che impegnativi, siamo riusciti a trovare anche attrezzature specifiche per il nostro settore del restauro di auto d'epoca e a costruire una rete di fornitori». Capacità e competenze uniche impiegate per realizzare in maniera artigianale vetture uniche. «I materiali usati sono ferro, legno per alcune strutture interne, l'alluminio per le carrozzerie perché i nostri clienti amano la chela vettura sia fatta esattamente come all'epoca. Quindi dobbiamo utilizzare materiali adeguati comprese le vernici con una formulazione che simula la verniciatura secondo metodi antichi».

Tra i lavori più importanti e dalle maggiori soddisfazioni c'è il restauro di una vecchia "signora" unica. «Non era molto blasonata dal punto di vista commerciale ma è un unico esemplare di una vettura da corsa realizzata

negli anni '50 per partecipare alla Millemiglia - racconta Lopane -. È una "barchetta" con carrozzeria speciale di derivazione Panhard in alluminio e partecipò a tre edizioni della Millemiglia 55, 55 e 60 poi venne abbandonata. Nel 2015 dopo oltre 20 anni dopo un grave sinistro la barchetta arrivò nel Laboratorio Lopane. «Aveva completamente perso le misure. Noi abbiamo dovuto rilevare le quote del telaio dai depliant, misure passate poi al reverse engineering usando tecnologie digitali che difficilmente si vedono nel mondo del restauro - dice

l'artigiano -. Abbiamo fatto prima una riparazione virtuale e poi quella vera. Per quanto riguarda la carrozzeria abbiamo fatto la scansione 3D della parte originale rimasta e creato un modello di battitura. Così abbiamo fatto una nuova carrozzeria in alluminio da montare nel resto della vettura. Il 90% dei clienti è estero e un restauro completo richiede in media dalle 7-700 alle 3 mila ore di lavoro. Così con 4,5 commesse nel Laboratorio Lopane c'è il tutto esaurito. Le competenze tecniche uniche mettono al sicuro l'azienda la cui attività non conosce crisi. «Lavoriamo nel segmento alto del mercato e non abbiamo subito nessun contraccolpo nel durante la crisi del 2009 dei mutui subprime né durante la pandemia».

—E.N.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In azienda tecnologie 3D e l'esperienza di un anziano battilustra che ha formato giovani allievi