

Giuseppe Montano, l'uomo della rinascita Ducati

Di Giancarlo Cavallini

Quando il 5 di Luglio del 1968 Giuseppe Montano uscì per l'ultima volta dai cancelli della Ducati sapeva che dentro la fabbrica di Borgo Panigale stava lasciando una parte importante della sua vita. Nella sua mente scorrevano velocemente, come in un film, le immagini dei tanti episodi vissuti intensamente durante quei diciotto anni che aveva dedicato alla Ducati, alla causa di questa azienda che sentiva essere una sua creatura e della quale era stato per anni il condottiero. Sapeva che il suo tempo in Ducati era finito e che anche i tempi erano cambiati, soprattutto politicamente. L'EFIM (Ente Partecipazioni e Finanziamento Industrie Manifatturiere) aveva deciso di sostituirlo con nuovi manager. L'alba del 1968 vedeva una situazione particolarmente difficile in termini di perdite economiche. Erano stati organizzati una serie di scioperi e mobilitazioni perché venissero mantenuti i livelli occupazionali e salariali e per una riconversione della produzione della Ducati che lui non condivideva. Era comunque un uomo solo di fronte a un mondo in cui, per valori e morale, non si identificava più. I sindacati, adesso ben organizzati, e le amministrazioni locali si erano coalizzati affinché la vertenza fosse interpretata anche come una lotta dal carattere politico. Oltre a porre giustamente in primo piano la salvezza dell'azienda, si voleva affrontare il problema in termini della funzione che devono assolvere le aziende a partecipazione statale.



All'orizzonte si intravedevano nuovi concorrenti provenienti dall'Oriente, ma lui era tranquillo nel lasciare ai suoi successori un'azienda con una produzione di modelli di motociclette dalla riconosciuta validità e tecnicamente pronta ad affrontare le nuove sfide che l'avrebbero vista protagonista del decennio degli anni settanta. Il ricordo andò poi a quel caldo giorno estivo del 7 Giugno del 1951 quando, per la prima volta, aveva varcato l'ingresso della azienda di Borgo Panigale e si era immediatamente reso conto della grande sfida che gli era stata assegnata e che lo stava attendendo.

LA DUCATI NEL DOPOGUERRA

Alla Ducati la guerra aveva lasciato come eredità la fabbrica di Borgo Panigale completamente distrutta, ferita nelle macerie e nello spirito dei suoi uomini e in una situazione finanziaria estremamente difficile.

Di fronte a questa realtà i tre fratelli Cavalieri Ducati sapevano che avrebbero dovuto ripartire da zero impegnandosi direttamente dal punto di vista economico. Ripreso il controllo dell'azienda, già nel 1946 a Borgo Panigale riprendeva la produzione di condensatori, di macchine fotografiche e di proiettori, mentre negli stabilimenti di Milano, Cavalese, Piacenza, Longarone e Bazzano uscivano impianti radio, lenti oftalmiche, dinamo e calibri.

In un'Italia dove le parole d'ordine erano "ricostruire" e "mobilità" i fratelli Ducati ebbero l'intuizione di accettare la proposta della Siata di Ambrosini a collaborare per la produzione del motore ausiliario "Cucciolo" progettato da Aldo Leoni e Aldo Farinelli. Tecnicamente semplice, affidabile, economico e facilmente integrabile con la bicicletta, il Cucciolo era l'idea perfetta che poteva dare respiro alla Ducati e una prospettiva di rapida rinascita.



Sopra e nella pagina seguente, alcune immagini del prototipo della Ducati D4 dotato di un motore a quattro cilindri a V di 90° e di trazione anteriore. Non è noto il nome del progettista, ma in quel periodo in Italia esisteva un unico progettista con esperienza sia sulla trazione anteriore che sui motori raffreddati ad aria: Oreste Lardone, che in quel periodo, prima di essere richiamato in Fiat da Dante Giacosa, collaborava con diverse aziende piemontesi di motociclette.



Nel Marzo del 1946 uscirono, dalla Ducati i primi dieci motori Cucciolo "Tipo 1", costruiti su licenza SIATA, e presentati alla Fiera Campionaria di Milano a Settembre . Questo spiraglio di luce si interruppe dopo pochi mesi, nel 1947, un anno che sarà ricordato come uno dei più difficili e complicati della storia dell'azienda bolognese. Uno dei primi ostacoli alla ripresa fu rappresentato dal Decreto Legge sul blocco del credito emanato da Luigi Einaudi, allora Ministro del Tesoro, per proteggere la Lira dall'ondata inflazionistica che la stava travolgendo e che obbligava gli istituti di credito a non aumentare i fidi concessi. A questo si aggiunse il razionamento dell'energia elettrica

che rallentò la produzione, tutti fattori che portarono in breve tempo a una crisi di liquidità frenando quella ripresa che era sostenuta dagli ordini che non mancavano.

Tra i programmi interrotti anche il progetto di costruire un'automobile utilitaria a trazione anteriore che non andò oltre un primo prototipo.

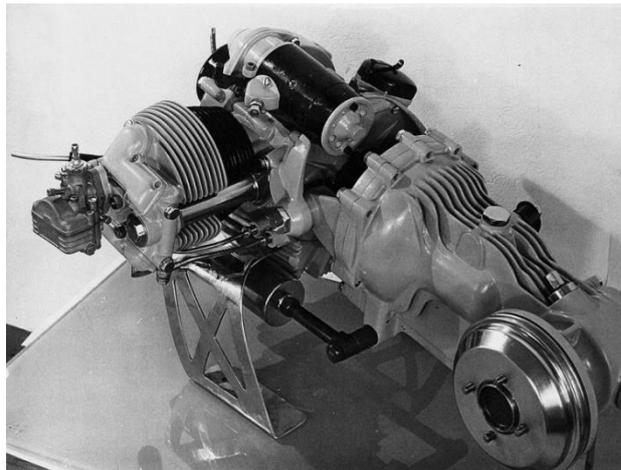
Nel Novembre del 1947 fu quindi deciso un primo aumento del capitale sociale che aumentò da 12 a 100 milioni di Lire, seguito sempre in quell'anno da un secondo aumento richiesto al FIM, l'unico ente a cui la Ducati poteva ora rivolgersi (il Fondo per il finanziamento dell'Industria Meccanica fu istituito nel 1947 e gestito presso l'IMI, l'Istituto Mobiliare Italiano). In modo arbitrario il FIM subordinò però l'emissione del prestito a rigide condizioni, quali l'assoggettamento ad amministrazione controllata giudiziaria, l'allontanamento del Consiglio di Amministrazione e la sua conseguente sostituzione con un amministratore unico di nomina statale, richieste che portarono ad un immediato contrasto con la dirigenza Ducati.



L'esposizione di alcuni modelli di motocicli Cucciolo all'interno del Castello visconteo a Pavia, nel 1949.

Il 1° Marzo del 1948 fu chiesta al Tribunale di Milano l'amministrazione controllata e il giorno successivo il Consiglio di Amministrazione guidato dai fratelli Ducati si dimise. Il Tribunale del capoluogo lombardo nominò Luigi Stobbia Commissario giudiziale e assegnò a Giuseppe Veroi il ruolo di amministratore unico. Adriano e Marcello Ducati furono nominati "consulenti generali", mentre Bruno Ducati mantenne il ruolo di Direttore Generale sovrintendendo all'organizzazione esecutiva della Società.

All'atto pratico, da questo momento in poi i tre fratelli Ducati persero la guida e il controllo della loro azienda che passava sotto il controllo del FIM che si dimostrò però, fin da subito e nei fatti, un ente impreparato e incapace di gestire un'azienda complessa e diversificata quale era la Ducati.



Il Cruiser 175 e il suo raffinato motore.

Durante questo biennio (1947-48) la produzione del Cucciolo superò le sessantamila unità e, sotto la direzione tecnica di Giovanni Florio, nel 1948 entrarono in produzione i primi motori interamente progettati interamente dalla Ducati, il "T2", il "T Zero" (senza cambio) e infine il "T3" che raccoglieva l'eredità del primo Cucciolo, ma si presentava dotato del gruppo termico riprogettato e di un cambio a tre marce. Quando, durante l'estate del 1949, il Cucciolo "T3" fu applicato al telaio tubolare con sospensione posteriore progettato dalla Caproni di Trento nacque la Ducati 60 con cui l'azienda bolognese entrava di diritto nella categoria delle "motoleggere".

Nel 1950 la direzione della pubblicazione "Notiziario Ducati" fu assegnata al giovane giornalista bolognese Enzo Biagi. Le cronache del tempo raccontano di anni di continue tensioni aziendali e sindacali, di interferenze politiche e di un susseguirsi di amministratori. Il FIM aveva diffidato dei tre fratelli Ducati allontanandoli, non rendendosi conto che l'istituto giudiziario dell'Amministrazione controllata era inadatto perché richiedeva commissari competenti ed esperti in materia industriale e commerciale. Questa situazione trovò una prima pausa nel Giugno del 1951 quando il nuovo commissario straordinario Mario Masobello nominò Giuseppe Montano Procuratore Generale della Ducati. Montano quindi si trasferì da Milano a Bologna, ma quando nell'Aprile del 1952 assunse la carica di Direttore Generale ritornò nuovamente a Milano, dove dal 1944 aveva sede la Direzione della Ducati.

Grazie alle prime scelte strategiche di Montano sull'organizzazione, la Ducati tornava ad aumentare la produzione con una crescita a due cifre che la riportò in breve tempo verso un periodo di stabilità. La produzione del micromotore Cucciolo fu razionalizzata e aumentata e fu dato un primo impulso al suo sviluppo tecnico. L'idea era quella di consolidare quel primo percorso che aveva portato l'azienda da fornitore di motori "sciolti" a quella di costruttore vero e proprio di motociclette complete. Il progetto era ambizioso considerando che la concorrenza era vasta, agguerrita e il mercato sempre più esigente. Si lanciò una sfida quasi impossibile da vincere contro la Vespa e la Lambretta proponendo al mercato lo scooter Cruiser 175 progettato da Giovanni Florio, tecnicamente raffinato e fin troppo innovativo con la sua trasmissione automatica a convertitore idraulico studiata con la consulenza di Antonio Fessia.

Analogamente riprese la produzione di condensatori, apparecchi radio e di radiotelecomunicazione, macchine fotografiche, lenti e obiettivi. L'azienda rimaneva infatti ancora articolata in tre principali settori, quello meccanico, quello radio elettrico e quello ottico.

In questo quadro di prospettive positive nell'estate del 1953 arrivò inaspettato l'ordine dal FIM di licenziare novecento dipendenti. La decisa opposizione da parte delle maestranze interessate non si fece attendere e la reazione portò alla occupazione degli stabilimenti con la sospensione di tutte le attività produttive. Furono avviate trattative fra la direzione aziendale e i sindacati che si protrassero per alcuni mesi tra tensioni e prove di distensione.



La Ducati era troppo grande per chiudere e rappresentava un potenziale problema sociale per Bologna. La decisione finale fu quella di scindere la produzione della Ducati in due distinti settori, da una parte le costruzioni elettrotecniche e dall'altra quelle meccaniche, mentre la divisione ottica, il vero obiettivo del FIM, veniva soppressa. Il 29 Ottobre 1953, il giorno dopo la messa in liquidazione del FIM, nacquero dunque due distinte società, la Ducati Elettrotecnica S.p.A. e la Ducati Meccanica S.p.A.. Alla guida di quest'ultima fu nominato Giuseppe Montano che il 1° Gennaio del 1954 assunse la carica di Direttore Generale. Quando fu deciso nel 1955 di trasferire la sede della Ducati Meccanica a Bologna, lui prese casa in Viale Oriani dove tutte le mattine l'autista Tartarini lo aspettava sotto casa con la nuova Alfa Romeo 1900 per accompagnarlo a Borgo Panigale. Sapeva che il suo primo compito sarebbe stato quello di riorganizzare la dirigenza prendendo anche decisioni tattiche e strategiche in campo tecnico, sebbene avesse consapevolezza di non essere un esperto di tecnologia e di meccanica. È difficile immaginare che la scelta di mettere Montano a capo della Ducati sia stata casuale.

Montano era probabilmente l'unica figura autorevole e rispettata capace di guidare un ambiente che era stato avvelenato in primis da questioni di carattere politico. D'altro lato la storia di Montano raccontava di un uomo che non aveva paura di nulla e di nessuno, un uomo che decideva e che aveva maturato l'abilità di "misurare" le persone e capirne i talenti. Per carattere ed esperienza era probabilmente l'unica figura pronta ad accettare una tale sfida.

GIUSEPPE MONTANO DA ALLERONA

Giuseppe Luigi Filippo Montano era nato il 17 Giugno del 1910 ad Allerona, un piccolo e antico borgo umbro, da Mauro e Sofia Stocchi. Dopo il diploma al Liceo Classico Gualterio di Orvieto nel Luglio del 1930 fu ammesso al corso per Allievi Ufficiali di Complemento presso la scuola di Spoleto. Nominato Sottotenente nell'Arma della Fanteria, nei successivi sette mesi del servizio di prima nomina fu assegnato al 51° Reggimento di Fanteria "Alpi" a Perugia. Dopo il congedo e la laurea alla Sapienza di Roma fu assunto nel 1937 dalla "Società Anonima Prodotti Marca Farfalla Surrogati del Caffè" di Roma divenendone, nel Febbraio del 1938, procuratore nell'ufficio amministrativo. Quando nell'Aprile del 1939 l'azienda trasferì la propria sede amministrativa a Milano, lui stesso prese casa nel capoluogo lombardo.

Con l'avvento della guerra fu richiamato e con il grado di Tenente e assegnato al 79° Reggimento Fanteria "Roma" della Divisione Pasubio a Verona (35° Corpo d'Armata). L'inizio della Campagna di Russia nel Giugno del 1941 lo porterà sulle rive del Don dove sarà decorato con Medaglia d'Argento al Valore Militare per il coraggio, la determinazione e il senso di responsabilità con cui, dopo aver resistito fino all'ultimo respiro all'offensiva delle truppe dell'Armata Rossa, era stato capace di portare in salvo una buona parte degli uomini della sua Compagnia un attimo prima che il caposaldo "Venere", da loro difeso, venisse definitivamente accerchiato e travolto.

Di quell'impresa e di questa decorazione, di cui lui non si fece mai vanto e non fece mai parola, resta la testimonianza negli archivi dell'Istituto del Nastro Azzurro: *"Comandante di compagnia fucilieri schierata in un settore tormentatissimo del fronte, provvedeva all'organizzazione dei caposaldi da lui dipendenti incitando i suoi uomini con l'esempio personale. Attaccato da preponderanti forze nemiche ristabiliva prontamente la situazione riuscendo a ricacciare l'avversario ed a causargli fortissime perdite in uomini e materiali. Successivamente attaccato e circondato non desisteva dalla lotta e, per un'intera giornata, riusciva con pochi uomini, in violenti contrassalti all'arma bianca, ad arginare l'irruenza nemica. Esempio di cosciente ardimento e di sereno sprezzo del pericolo. Fronte Russo del Don, 10-16 dicembre 1942."*

Nell'Aprile 1943 fu rimpatriato dalla Russia e con il riordinamento del suo Reggimento, nel mese di Giugno, fu inviato in Campania fino all'otto Settembre del 1943 quando il Reggimento "Roma" viene sciolto a causa degli eventi che determinarono l'armistizio.

Renato Armadori, motorista con Taglioni prima alla Mondial e poi alla Ducati, ricordava che *"questo Montano di mentalità era un militare. Avevano tutti paura di lui... Però se non ci fosse stato Montano... Perché è lui che ha tenuto in vita la Ducati, che ha impostato le corse, sennò..."*

All'epoca degli scioperi c'era tutta la gente fuori dall'azienda e lui si faceva scaricare dall'autista apposta lì, in mezzo a loro, per attraversare a piedi e a testa alta; si apriva un varco e nessuno osava fermarlo”.

Ruggero Mazza, che arrivò alla Ducati nel 1951 diventando dopo qualche tempo il capomeccanico del Reparto Corse, non dimenticava che *“prima che arrivassi io, alla Ducati era un disastro. Poi è venuto il dott. Montano. Quello sì che capiva, che era bravo! Alla Ducati ero entrato nel 1951, erano tempi difficili; quando gli operai andavano a parlare con lui ci andavano con la pistola... Allora lui li ha presi di petto: ‘Ah, con quei giocattoli lì ci divertiamo? Andiamo fuori, allora! Andiamo, andiamo a divertirci un po’!’ Non si faceva mettere i piedi in testa da nessuno. È stato un uomo davvero in gamba, è stato lui che ha raddrizzato e salvato la Ducati.”*

Deciso a lottare fino in fondo per salvare l'azienda si rendeva però conto che serviva un importante salto di qualità. Servivano nuove idee, uomini nuovi e motivati a suo fianco. Da una parte era necessaria una strategia commerciale capace di rendere attrattivo un marchio che nel settore motociclistico non aveva storia, tradizione e tanto meno identità e dall'altro era indispensabile un progettista di talento, non solo con idee innovative ma in grado di dare un indirizzo tecnico ai prodotti motociclistici della Ducati e di precorrere i tempi.

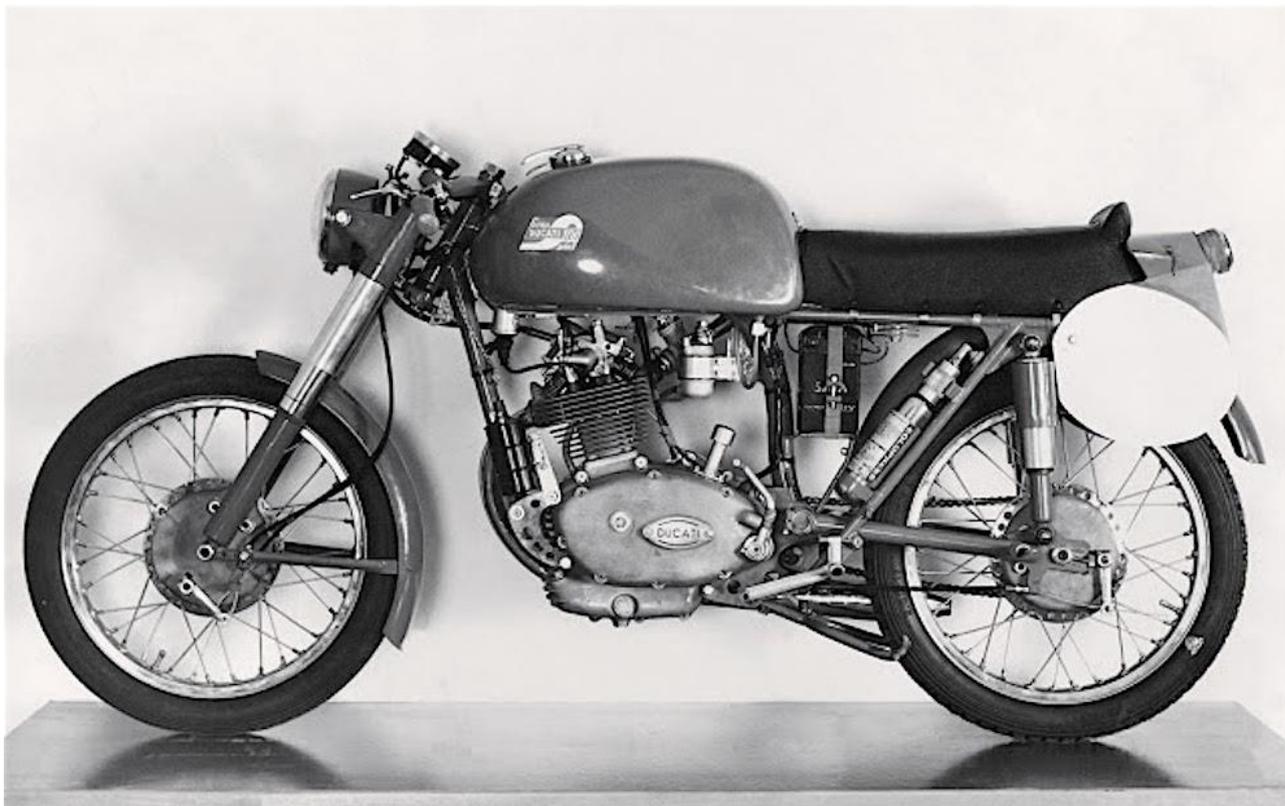
Sul primo fronte Montano, da decisionista quale era, aveva le idee molto chiare. Era dimostrato che le competizioni portavano benefici di vendita e d'immagine, a patto però di riuscire a recitare un ruolo di primo piano e di protagonista, ma a suo merito va ascritto l'aver pensato a questa strada in modo diverso. Le Case motociclistiche solitamente si preoccupavano di mettere in commercio le motociclette di loro produzione e solo successivamente di svilupparle dal punto di vista agonistico. Montano decise di fare esattamente l'opposto. La sua idea era quella di incrementare le vendite facendo leva sull'idea che i prodotti Ducati fossero migliori della concorrenza perché studiati e perfezionati durante le gare. Servivano però motociclette capaci di vincere e di stupire e a Montano mancava ancora il tassello più importante per realizzare il suo disegno, quello dell'uomo a cui assegnare la guida tecnica soprattutto dopo l'umiliazione subita dalla Laverda nella classe 100 cc al Motogiro del 1954.

Puntò tutto su un giovane ingegnere della Mondial, Fabio Taglioni, che ricordava con queste parole il primo contatto avuto con Montano: *“Le offerte di lavoro erano moltissime e anche finanziariamente allettanti e mentre le stavo ponderando mi capitò una proposta che segnò per sempre la mia vita. Venni chiamato dall'allora direttore generale della Ducati Meccanica, il dottor Montano, uomo tutto d'un pezzo, grande manager d'azienda, che mi disse testuali parole: ‘Conosco il suo talento ed ho bisogno di lei. Se mi realizza una moto 100 per vincere il Giro d'Italia la Ducati rimarrà aperta, perché ho solo un mese di stipendio per gli operai; in caso contrario si chiudono i battenti e tutti a casa’. Io, convinto, scelsi la povera Ducati.”*

Assunto inizialmente con un contratto di un anno, il 1° Maggio del 1954 Taglioni si mise immediatamente al tecnigrafo. Montano gli aveva dato carta bianca. La sua missione era di

produrre una motocicletta che fosse capace di vincere nelle competizioni e al contempo si prestasse per la produzione di massa.

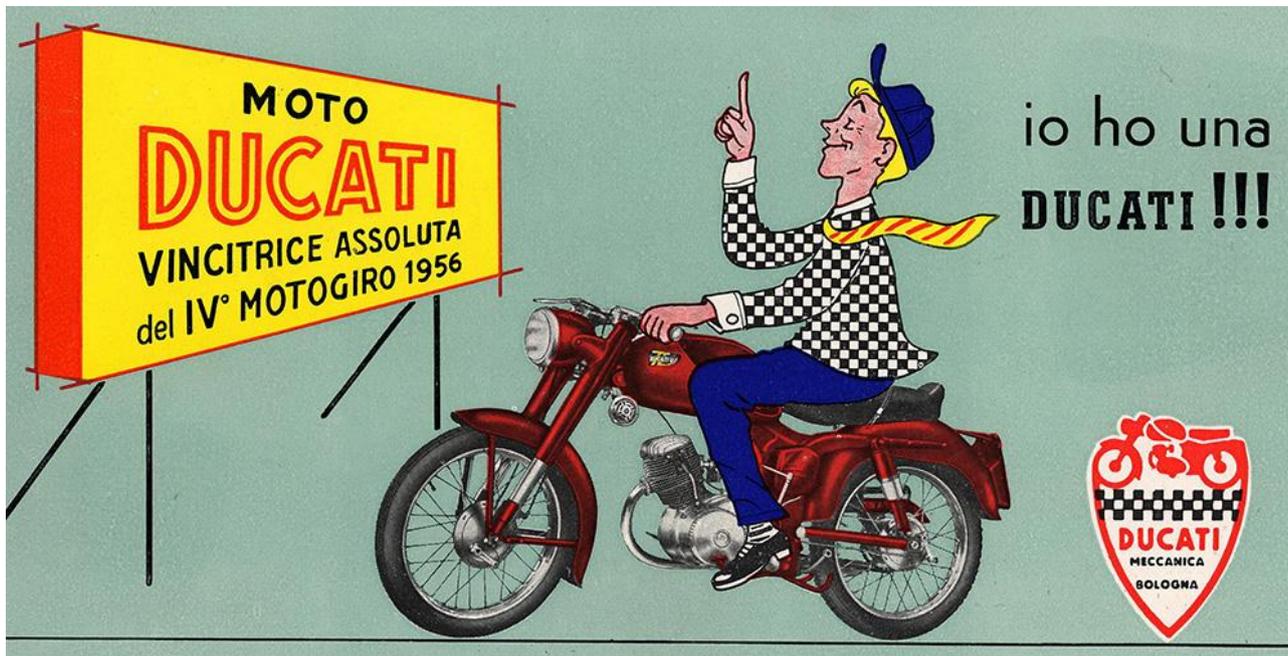
Nacque la Gran Sport “Marianna” destinata alle competizioni di “gran fondo”. Il nome scelto, in quell’anno mariano, oggi fa anche pensare a motivi devozionali, quasi a invocare un intervento divino e soprannaturale per risollevare le sorti dell’azienda. Con un motore capace di girare fino alla stratosferica soglia degli 11.500 giri, la “Marianna” colse la prima delle sue innumerevoli vittorie il 17 Aprile 1955, aggiudicandosi la tappa Bologna-Trieste del Motogiro e diventando, con la vittoria finale della corsa di Gianni Degli Antoni nella classe 100, il nuovo manifesto estetico della moto da corsa. Rappresentava infatti il perfetto punto d'incontro tra la forma e la funzionalità, ma soprattutto fu capace di catturare con l’urlo del suo fenomenale motore l'immaginazione e l’entusiasmo degli appassionati, esattamente ciò che voleva Montano.



La Ducati Gran Sport 100 “Marianna” con il suo fenomenale motore che è una vera opera d’arte tecnica.

Quel giorno di Aprile vinceva non solo il pilota, e con lui Taglioni, ma anche Montano. Il tempo iniziava a dare ragione a quest’uomo caparbio dal fare autoritario, dal carattere aspro e duro ma che si stava dimostrando all’altezza del compito che gli era stato assegnato. In breve tempo realizzò un’altra idea, quella di creare una scuderia gestita direttamente dalla Ducati e un Moto Club Ducati, anche questo ufficiale e gestito direttamente dal marchio, per raccogliere gli appassionati che venivano così fidelizzati al marchio Ducati con operazioni di propaganda molto

ben studiate e realizzate. Nel 1956 le vendite arrivarono a 10.767 motociclette con una quota nel mercato nazionale del 3,5%.



L'IMPRESA DI TARTARINI E MONETTI

Montano era abile, aziendalista, sensibile a ogni idea e iniziativa che potesse promuovere i prodotti Ducati, non da ultimo anche sui mercati esteri. È in quest'ottica che nacque una delle operazioni di marketing di maggior successo e impatto mediatico, l'epico Giro del Mondo, la sfida delle sfide che fu affrontato, in sella a due Ducati 175, dal pilota Leopoldo Tarantini e da un giovane avvocato bolognese, Giorgio Monetti.

Montano aveva impartito precise direttive a Tartarini e Monetti su come inviare aggiornamenti e relazioni durante il viaggio, come contattare gli organi locali di stampa invitandoli sempre a partecipare agli eventi organizzati dai concessionari dei luoghi attraversati dal raid.

Partiti il 20 Settembre del 1957 da Bologna con in tasca una mappa geografica del mondo, una macchina fotografica e una cinepresa da 16 mm, tornarono in via Cavalieri Ducati il 5 Settembre dell'anno successivo, dopo aver rischiato la vita in diverse occasioni, accolti in trionfo da centinaia di motociclette. Settantamila furono i chilometri percorsi da questi due intraprendenti ragazzi su ogni genere di strade attraverso deserti, pianure, altopiani, vallate e montagne di cinque continenti e ben trentacinque diverse nazioni. L'operazione promozionale era stata seguita in prima persona da Montano che rivelò la sua fine abilità nella gestione mediatica e pubblicitaria del raid. Non appena il materiale inviato dai suoi due avventurosi centauri arrivava in fabbrica, ne prendeva prima visione e subito dopo faceva preparare particolareggiati comunicati che venivano inviati agli organi di stampa. Furono anche acquistate intere pagine sulle principali testate dove si faceva il punto del viaggio con cartine e articoli appositamente redatti.



la DUCATI 175 al giro del mondo



Sopra: la partenza del Giro del Mondo: Montano versa lo champagne sulla moto di Leopoldo Tartarini osservato da un divertito Giorgio Monetti. I due ragazzi scriveranno pagine di un'epica avventura. Sotto: a sinistra una delle cartoline pubblicitarie stampate per l'occasione, a destra Giorgio Monetti.

Quando Monetti e Tarantini tornarono a Bologna con le loro moto dalle rosse carene coperte di ammaccature e dai nomi dei continenti attraversati, Montano li accolse con queste parole: *“Abbiamo sostato con voi all’addiaccio nelle foreste e nei deserti. Sappiamo delle vostre risa e delle vostre lacrime... Abbiamo sentito con voi il crepitare notturno delle mitragliatrici di Siria e di Indonesia, le urla di rivolta in Venezuela, abbiamo tremato e pregato per voi e per il vostro passaggio in questo mondo inquieto, dove gli uomini si combattono perché non si conoscono, dove il vostro nastro, altissima missione di civiltà, è passato intatto, con l’aiuto di Dio, attraverso l’insensata barbarie che i popoli erigono ancora tra di loro ad aumentare la loro solitudine e la loro paura”*.



Sopra e nelle prossime pagine, alcune immagini di Tartarini e Monetti, amici inseparabili, durante il loro viaggio entrato nella leggenda.

Ma è in un passaggio successivo a questa pragmatica visione del mondo che traspare da un lato il coinvolgimento emotivo e personale di quest’uomo, capace di impersonarsi nei suoi ragazzi e nella loro giovinezza, e dall’altro un aspetto di sensibilità interiore sempre mascherata sui tavoli di lavoro: *“E ora siete qui, di fronte a noi, come due guerrieri che hanno vinto una pacifica battaglia e io so quello che voi oggi provate. Come lo sanno tutti quelli che, partiti per lunghi viaggi a tentare il destino o che allontanatisi dalle loro case per guerre o per necessità, vi fanno ritorno con l’animo maturato da rimpianti. Persone e cose la cui fisionomia e la cui forma ovattati dal tempo e confusi con le nuove sensazioni sostano nella nostra memoria in contorni imprecisi, riprendono improvvisamente la loro forma. Volti, sguardi, rumori, profumi, tutto diventa melodia nella quale ci sembra di immergere, mentre un raro, rarissimo senso di pace e di benessere sale nel nostro cuore e la gola si stringe. Questo voi provate e non siete i soli. Guardatevi intorno: anche i cosiddetti duri provano le stesse sensazioni e forse con maggiore intensità”*.









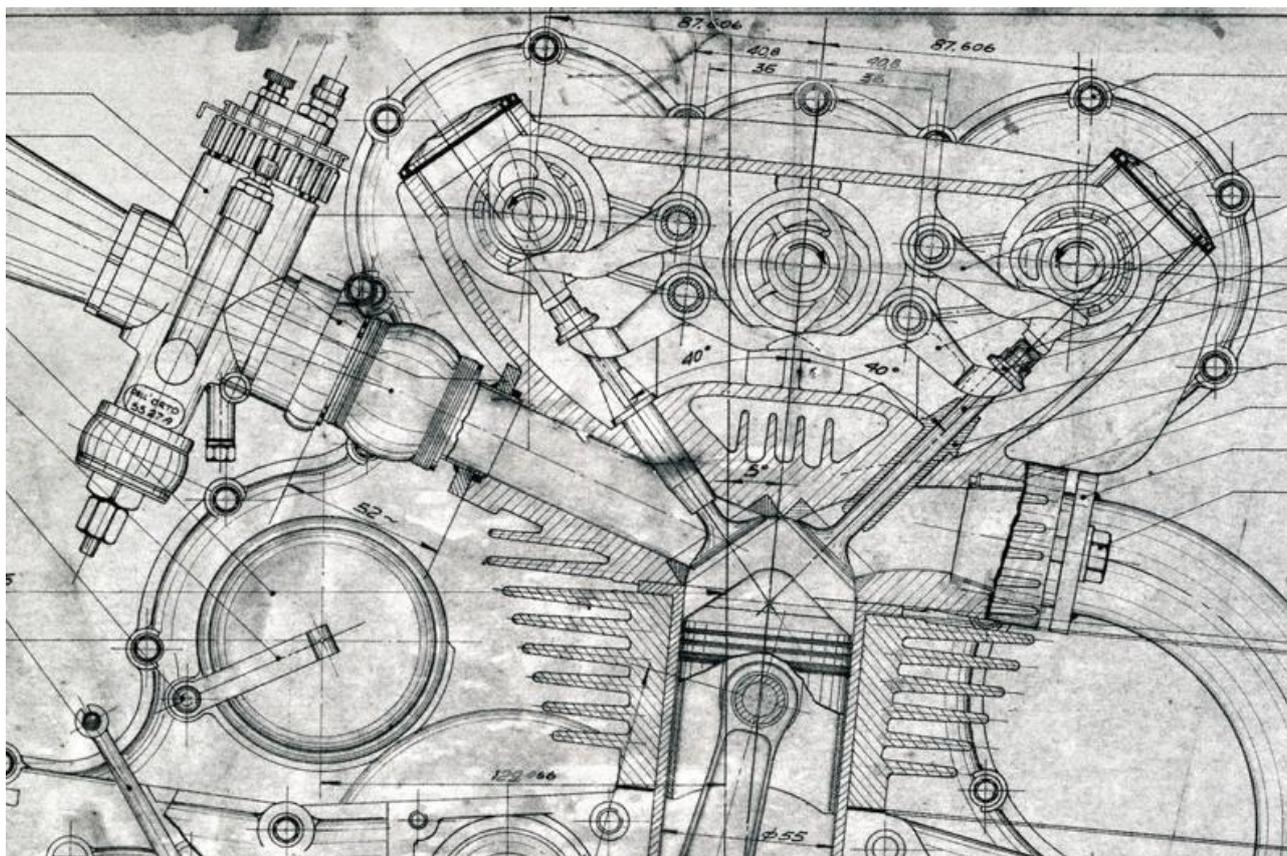


In alto, da sinistra: Giorgio Monetti, un sorridente Giuseppe Montano, Leopoldo Tartarini, il Cardinale Giacomo Lercaro e Pietro Sette.

Nel pensiero di Montano il raid non poteva però limitarsi ad un romanzo di successo capace di alimentare la passione per l'avventura di tanti sognatori. Se aveva contribuito a fare conoscere il nome Ducati nel mondo ora era venuto il momento di raccogliere i risultati. Dopo il raid Montano propose quindi a Monetti di entrare in Ducati destinandolo proprio all'ufficio commerciale per i mercati esteri, vista anche la sua ottima conoscenza della lingua inglese e l'idea del mondo che aveva avuto modo di farsi durante il lungo viaggio. Quando dopo un paio di mesi il direttore di quell'ufficio fu licenziato, Montano non perse tempo per porvi a capo proprio Giorgio Monetti di cui non solo aveva stima, ma anche piena fiducia. Sapeva bene che il successo e il destino di un capo, nel bene e nel male, sono spesso profondamente intrecciati con il talento e la tenacia dei suoi uomini, un insegnamento che forse gli veniva dall'esperienza della guerra in Russia. Come ultimo arrivato Monetti non tardò a fare presente a Montano la propria inesperienza e la difficoltà ad assumere un ruolo tanto delicato, ma la risposta che ricevette fu lapidaria non lasciando spazio ad alcun contraddittorio: nessuno poteva permettersi di rifiutare un incarico di un Direttore Generale, tanto meno se questo rispondeva al nome del dott. Giuseppe Montano. Non gli veniva data una scelta, ma un compito: a lui fare diventare la sfida un successo, a lui trasformare le difficoltà in opportunità. Anche in questo caso Montano ci aveva visto giusto perché in pochi mesi

quel ragazzo entrò pienamente nel nuovo ruolo iniziando a portare i risultati di vendita attesi. La nuova rete di concessionari creata da Monetti regalò infatti importanti successi commerciali con le esportazioni che crebbero di anno in anno.

L'intesa e la complicità che si era da subito stabilita tra Monetti e Taglioni convinsero Montano a indirizzare la Ducati verso nuove soluzioni tecniche, da quella dei motori pluricilindrici nati dai monocilindrici a quella della distribuzione desmodromica che avrebbe reso la Ducati unica nel panorama motociclistico mondiale. A Montano la parola desmodromico, derivata dalle parole greche "desmos" e "dromos" che significano rispettivamente "costringere, obbligare", e "corsa, percorso", non poteva che piacere ricordandogli i suoi studi classici al liceo Gualterio di Orvieto.



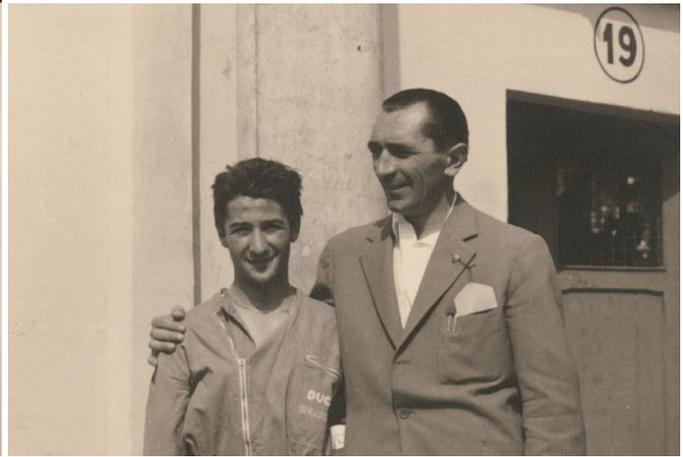
La distribuzione desmodromica, simbolo distintivo delle Ducati.

Montano era persona di poche parole e non era semplice interloquire con lui; la stessa gestione della Ducati era a un livello quasi padronale, come emerge nella testimonianza di don Enelio Franzoni.

“Il dottor Montano mi era carissimo amico fin da quando il 15 e 16 dicembre del 1942 ci eravamo incontrati in prima linea sul Don, lui comandante di 150 fanti della Divisione Pasubio ed io cappellano itinerante dal Quartier generale della Divisione Pasubio ai reparti in linea. Dai primi di Novembre mi trovavo cappellano di collegamento al Comando della Pasubio. Nel pomeriggio del 15 Dicembre vidi che un ufficiale di artiglieria si stava portando al comando della 3^a compagnia, al caposaldo ‘Venere’. ‘Prendimi con te – gli domandai – è da un mese i soldati sul fiume non vedono

un cappellano'. L'ufficiale mi fece salire sulla camionetta e mentre guidava mi faceva notare le tante ferite che i mortai russi avevano inflitto al terreno. 'Strano che oggi non sparino, – mi disse – 'sono appena di là dal fiume'. Una volta arrivati l'ufficiale andò subito in cerca del comandante del caposaldo. 'Montano, non ti ho detto che c'è un cappellano con me'. Il comandante, rispose con un tono un po' seccato: 'Cosa viene a fare?' Prima ancora di essere presentato ero già al suo cospetto. 'Scusa, ma da oltre un mese i ragazzi non hanno avuto la Messa; questa sera li vedo e domattina, all'ora che mi dirai tu, farò la Messa e poi me ne andrò'. Mi accompagnarono giù per una scaletta, mi sembrava di scendere in una miniera. Distribuii sigarette e confessai: 'Domattina troveremo un momento per la Messa'. Una bella tazza di caffè e pane, poi a dormire. Montano si coricò vicino a me; durante la notte si alzò, sparì e infine ritornò. 'Che brutta notte, cappellano'. Io non capivo e gli domandai. 'Ma perché una brutta notte?' 'Perché non sparano!', mi rispose. 'È la prima notte che passiamo in silenzio. Quelli si preparano per qualcosa di serio'. Montano non si era sbagliato. Era ancora buio quando iniziò un fragore indiatolato di artiglieria. Montano cercava a tutti i costi il collegamento con il caposaldo 'Olimpo', ma ben presto la linea si interruppe. Mandò quindi staffette. 'Tornate con ordini precisi. Ci dicano cosa dobbiamo fare'. Ma le staffette non tornarono. Adesso tutto si faceva più chiaro e drammatico; entriamo in ballo anche noi; anche il caposaldo 'Zeta' non rispondeva più; poi anche 'Marte'. I mortai ci prendevano di mira, i Russi erano di fronte a noi. Con in mano la valigetta del mio altarino mi sentivo fuori luogo, capitato fuori tempo. Aveva ragione Montano. Mi misi in un angolo dove filtrava un po' di luce, stesi l'altarino, aprii il Messale e celebrai la Messa. Ad un tratto mi comparse davanti il Comandante, che si era messo in perfetta divisa. A me che lo guardo meravigliato disse: 'Il nemico sta arrivando, occorre accoglierlo con dignità'. Distrusse tutte le carte del Comando e poi con tono deciso mi disse: 'Vieni, non abbiamo altra scelta; di corsa ci portiamo sotto quel costone e tentiamo di raggiungere il comando di Battaglione'. Io gli risposi che non potevo seguirlo. 'Perché?' 'Perché resto con questi!' e indicai i feriti. 'Ma non puoi far niente per loro!' 'Sì, lo so, ma resto ugualmente con loro!' 'Ma vi ammazzeranno tutti!' 'Sì, lo capisco, ma preferisco così.' Montano portò in salvo i superstiti, voleva portar via anche me ma io avevo i feriti e restai con loro. Negli anni cinquanta ritrovai Giuseppe Montano direttore della Ducati Meccanica; manco a dirlo, il 16 Dicembre di ogni anno lo passavamo sempre insieme; con noi, a cena, egli voleva sempre don Giulio che allora assisteva gli operai della Ducati. Don Giulio doveva sorbirsi i nostri 'ti ricordi' ma poi ero io che ascoltavo loro due in dibattiti spesso e volentieri alquanto accesi. Montano era severo nei suoi giudizi e forte nel difendere provvedimenti a carico di qualche operaio, ma don Giulio ribatteva alla pari e mi par di ricordare che quando la discussione tendeva a degenerare, don Giulio tirava fuori l'esemplare condotta di qualche operaio sulla cui bravura a tutto campo Montano doveva convenire. Don Giulio poteva poi contare sempre su un alleato prezioso, la signora Montano (), una donna di rara sensibilità e di profonda fede."*

(* Venanzina Pennesi)



A sinistra: la direzione della Ducati Meccanica. A destra: Fabio Tagliani con il pilota Sandro Artusi in una foto dopo Gran Premio di Monza del 1956 nella classe 125, concluso al quinto posto con la conquista dei primi punti mondiali nella storia della Ducati.



Sopra: la squadra corse della Ducati. Sotto: due fotografie scattate il 30 Novembre del 1956, in occasione dei primati mondiali ottenuti dalla 100 Gran Sport sul circuito di Monza; il pilota è Bruno Spaggiari e a destra, con il cappello e macchina fotografica, si riconosce l'ingegner Tagliani. All'evento, a testimonianza della sua importanza, era presente anche il dottor Cosimo Calcagnile, vice di Montano.



Immagini degli anni sessanta di esposizioni della Ducati alla Fiera di Milano.

Questo suo piglio autoritario era ben conosciuto anche fuori i cancelli della Ducati; Luigi Preti, esponente bolognese di spicco del Partito Social Democratico, nell'estate del 1963 inoltrava al Ministro Giorgio Bo una richiesta affinché venisse aperta un'inchiesta su Montano, tanto da portare nel 1963 ad un'interrogazione parlamentare. Una richiesta che testimonia il difficile rapporto e il clima che intercorreva tra la Ducati e l'ambiente politico di Bologna, confermato dalla costante non partecipazione delle autorità cittadine ai successi dell'azienda.

Camera dei Deputati

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 17 LUGLIO 1963

PRETI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se non ritiene opportuno disporre un'inchiesta a carico del dottor Giuseppe Montano, amministratore delegato della Ducati Meccanica di Bologna, il quale — sul piano delle relazioni umane e dei rapporti sindacali — tiene atteggiamenti che nessun imprenditore privato bolognese si è mai permesso, dimostrando uno spirito autoritario e gerarchico che — oltre a contrastare con le direttive democratiche del Ministero — non si concilia con gli interessi dell'azienda e ne pregiudica lo sviluppo. (733)

Perfino in occasione del trionfale ritorno a Bologna di Tarantini e Monetti, che chiudevano con successo il loro mediatico Giro del Mondo, nessuna autorità politica di Bologna si presentò alla cerimonia; erano presenti il presidente della Breda Pietro Sette e il Cardinale Giacomo Lercaro ma non il sindaco di Bologna, nonostante la Ducati volesse dire Bologna e Bologna fosse la Ducati.

Il 31 dicembre del 1959 si ebbe il decreto di scioglimento della Liquidazione FIM il cui processo durerà vent'anni; nel 1962, con la creazione dell'EFIM, tutti i pacchetti azionari in possesso del FIM furono definitivamente passati al nuovo ente e fu creata la Finanziaria Ernesto Breda, con il compito di gestire le nuove società del Gruppo, inclusa la Ducati Meccanica.



IL PROGETTO APOLLO

Sul finire degli anni cinquanta il numero dei dipendenti era salito a quota tremila, ma sotto la spinta della Breda e della Isotta Fraschini fu deciso di dedicare la produzione ai motori diesel, ai fuoribordo e ai gruppi elettrogeni sacrificando il settore motociclistico sportivo che non era considerato più redditizio. Con l'autonomia di Montano ridimensionata, fu decisa la chiusura del Reparto Corse.

In quel periodo il mercato non sempre era di facile interpretazione e non è noto quanto questa nuova politica industriale fosse condivisa da Montano che tentò in tutti i modi di mantenere attiva

la produzione di motociclette. Negli primi anni sessanta si iniziò quindi la progettazione anche di motori a due tempi, dove la semplicità costruttiva doveva essere una prerogativa fondamentale per consentire all'azienda di contenere i costi di produzione, e fu avviato il progetto Apollo.



La presentazione a Joe Berliner della Apollo e Montano in un giro di dimostrazione con l'importatore americano. Montano era un autentico appassionato di motociclette e abile motociclista.

Joe Berliner era l'importatore statunitense della Ducati e, forte dei suoi risultati di vendita, aveva deciso di infrangere il monopolio della Harley Davidson nelle forniture di motociclette per la polizia americana.

Nel 1959 si rivolse a Montano che lo seguì nell'idea che fu però profondamente osteggiata da Roma che era contraria a programmare un'operazione costosa e complessa che non presentava

prospettive per il mercato italiano. La trattativa si protrasse fino al 1961, quando si trovò un accordo per la produzione di due prototipi finanziati da Berliner. La joint venture tra la Ducati e Berliner prevedeva però che fossero questi ultimi a dettare le specifiche del progetto. Ne uscì una motocicletta più americana che bolognese dove a ricordare l'origine emiliana era soprattutto il potente e raffinato motore e l'influenza americana l'eccessivo peso: troppo potente e troppo pesante, tanto che durante i collaudi emersero infiniti problemi agli pneumatici che non erano in grado di reggere il peso, la notevole potenza e coppia del motore. Si provò di tutto, anche a depotenziare il motore, ma i problemi rimasero decretando la fine di questo sogno americano.

La genesi del progetto Apollo ci racconta la costante presenza nell'ombra dell'IRI a cui Montano doveva sempre dar conto delle sue scelte e dei risultati economici. Non era quindi un uomo del tutto libero e questo lo portava a decisioni che spesso scontentavano le sue persone.



Sullo scooter Brio, Giuseppe Montano ha come suo passeggero Fabio Tagliani.

Se a Borgo Panigale aveva collaboratori capaci, propositivi e sempre fautori di nuove idee e che, come Tagliani e Monetti, rappresentavano un vero patrimonio intellettuale e di competenze, a Roma si trovava spesso a dovere scalare dei muri o a parlare con dei sordi. Quando l'ufficio tecnico proponeva idee per un nuovo prodotto, la dirigenza doveva avere l'approvazione per gli investimenti e questo comportava mesi di ritardo; superato questo passaggio erano necessari altri

mesi prima che il progetto venisse industrializzato e commercializzato, col risultato che in un mercato dinamico si perdeva l'attimo giusto. L'errore di Montano per l'Apollo fu forse quello di pensare di potere costruire in Italia una motocicletta dalla filosofia americana invece di rimanere fedele a quella tradizione sportiva della Ducati che lui stesso aveva inventato e che lo avrebbe reso in anticipo sui concorrenti di un decennio. Fu un'illusione e un richiamo a riprendere la strada maestra intrapresa e tracciata anni prima da lui stesso, anche se l'esperienza di questo progetto avrebbe portato, anni dopo, alla bicilindrica 750 GT, l'antesignana delle moderne motociclette di Borgo Panigale.



Franco Farné, pilota e progettista a fianco di Taglioni, ricordava che *“Taglioni progettava in continuazione e Montano capiva tutto; lui Taglioni l'avrebbe voluto alla Direzione, ma all'ingegnere non interessava andar su negli uffici. A lui piaceva la parte tecnica e voleva fare quella, ma il problema era sempre quello dei soldi perché ne servivano molti per realizzare i progetti e invece, dopo che lui li aveva pronti, da Roma dicevano: 'No, no, faccia quell'altra soluzione che è più economica!' Perché noi eravamo dei governativi e questi erano i problemi di Taglioni e Montano”*.

Montano era comunque un uomo che si assumeva tutte le sue responsabilità e lo fece anche in questa occasione, così come era accaduto anni prima con l'insuccesso dello scooter Cruiser, una sfida al monopolio di mercato di Piaggio e Innocenti che sarà rilanciata nel 1964 con il secondo scooter della Ducati, il Brio, per il cui stile Montano si affidò al più famoso architetto del tempo,

Giò Ponti. L'avventura dell'Apollo fu presto dimenticata e già nel 1962 ci fu la riscossa con lo Scrambler, l'essenza del motociclismo e di un mondo libero e senza confini.



Stan e Mike Hailwood con in meccanico Oscar Folesani.

Per quanto autoritario, Montano era comunque un uomo capace di tornare sui suoi passi e sulle proprie decisioni. Quando a Bologna si presentò Stan Hailwood per chiedere una motocicletta da corsa per suo figlio Mike, Montano di primo acchito rifiutò. Contraddire il proprio capo non è da tutti, ma Stan Hailwood era il più importante commerciante inglese di motociclette dell'epoca e Monetti, che aveva intuito fin da subito il ritorno commerciale che poteva aprirsi, non ci pensò due volte ad andare a bussare al suo ufficio spendendosi in prima persona per fargli cambiare idea, cosa che poi avvenne.

L'ACCORDO CON LA STANDARD TRIUMPH

La mente di Montano era costantemente alla ricerca di nuovi spazi anche se non sempre la sua libertà di azione era sempre tollerata da Roma. Fin dagli anni cinquanta a Borgo Panigale si costruivano gli alberi motore per le Alfa Romeo Giulietta e l'idea di entrare nel mercato delle quattro ruote non dispiaceva a Montano.

Negli anni sessanta la Ducati disponeva di una linea transfer per i carter dei suoi motori da fare invidia, necessaria perché la precisione richiesta per costruire i motori era elevatissima. Il miglior tenore di vita che preludeva al boom economico spostava le aspirazioni e i sogni della gente all'acquisto di automobili a discapito delle più economiche motociclette.

Accordi Ducati Meccanica - Standard Triumph

E' stato in questi giorni firmato fra la DUCATI MECCANICA di Bologna e la STANDARD TRIUMPH di Coventry un accordo di collaborazione che prevede:

- l'assunzione da parte della DUCATI MECCANICA della distribuzione esclusiva sul mercato italiano delle autovetture e degli altri mezzi di trasporto prodotti dalla STANDARD TRIUMPH, con decorrenza 1° settembre 1962;
- il successivo montaggio in Italia delle vetture TRIUMPH;
- la produzione da parte della DUCATI MECCANICA di ricambi per automezzi TRIUMPH.

La DUCATI MECCANICA continua ed intensifica, con la preparazione di nuovi modelli che verranno prossimamente immessi sul mercato, il suo tradizionale lavoro nel settore delle « due ruote »; ha inoltre in corso di preparazione un'ampia gamma di motori industriali a petrolio, a benzina e Diesel.

La STANDARD TRIUMPH produce attualmente:

- **Il modello 1200 Herald**
in edizione berlina - coupé - convertibile 4 posti - giardinetta - camioncino;
- **Il modello Vitesse**
da 1600 cc. di cilindrata, 6 cilindri, che verrà presentato per la prima volta in Italia al prossimo Salone Internazionale dell'Automobile a Torino. Tale modello viene prodotto in edizione berlina e convertibile 4 posti;
- **Il modello TR 4 Gran Sport**
da 2200 cc. di cilindrata, che viene prodotto con capottina apribile e con « hard top ».

Il progetto dell'otto cilindri desmodromico da un litro e mezzo raffreddato ad aria per la Formula 1 e nato dalle vulcaniche menti di Taglioni e Monetti era visto da lui con interesse. L'operazione avrebbe potuto portare un sicuro ritorno di immagine qualora la Ducati avesse intrapreso il percorso di costruire automobili. Il motore prometteva meraviglie con una potenza al banco di 210 cavalli, ben venti in più del contemporaneo 6 cilindri Ferrari. Servivano però investimenti per renderlo affidabile, ma nuovamente Montano dovette arrendersi a Roma che non acconsentì all'investimento.

In quest'ottica nacque la collaborazione con la Standard Triumph. L'accordo commerciale tra gli inglesi e la CESAC per la distribuzione delle loro automobili in Italia era in profonda crisi e oramai avvelenato da cause legali dovute ai mancati impegni degli inglesi nel supportare Ruffino nelle vendite della [Triumph Italia](#). Montano colse immediatamente questa opportunità che portò la Ducati ad essere dall'Ottobre del 1962 il nuovo distributore sul territorio italiano delle automobili costruite a Coventry.

La situazione fu subito favorevole perché avvenne in coincidenza con il lancio della fortunata [Spitfire](#) e le buone vendite della gamma [Herald](#). La Spitfire era un prodotto vincente anche in termini di immagine e i ritorni furono così immediati da far nascere in Montano l'idea di costruire nel sud Italia, in compartecipazione azionaria con la Triumph, una fabbrica di automobili con un'operazione che poteva essere finanziata dalla Cassa per il Mezzogiorno.

DUCATI MECCANICA S.p.A.
BOLOGNA - BORGO PANIGALE
 Telefoni 49.16.01 - 2 - 3 - 4
 Ind. Telegrafico: DUCATIMEC - Bologna

La TRIUMPH in Italia

AUTO
STANDARD TRIUMPH

Tutte le parti di ricambio dei vari modelli TRIUMPH sono attualmente disponibili.

I nuovi autocarri vengono continuamente riforniti con materiali originali inglesi, che sono garantiti dalla stessa STANDARD TRIUMPH LTD COVENTRY.

Tutti i proprietari di una motocicletta TRIUMPH possono perciò essere certi di trovare presso di noi e presso i nostri concessionari ogni pezzo di ricambio necessario a qualsiasi riparazione.

MAGAZZINO RICAMBI

ASSISTENZA VOLANTE

Oltre alle stazioni di servizio dei concessionari TRIUMPH abbinate alle varie zone d'Italia la DUCATI MECCANICA ha istituito un parco di Servizio Mobili, montate su furgoncini TRIUMPH Courier, per l'assistenza tecnica alla Clientela.

Con i suoi Concessionari, le Stazioni di Servizio perfette, i Centri Ricambi ed infine con questo ottimo Servizio Mobili, la DUCATI MECCANICA è in grado di assicurare tutti i possessori di auto TRIUMPH col miglior servizio.

Presso la Sede di Bologna è stata costituita una efficiente ed attrezzata Stazione di Servizio, dotata delle più moderne apparecchiature e dei più sensibili strumenti di controllo.

Questa Stazione di Servizio è a completa disposizione dei Clienti per riparazioni e controlli di qualsiasi entità.

STAZIONE SERVIZIO CENTRALE

I tecnici impiegati presso la Stazione di Servizio Centrale hanno frequentato un corso speciale di abilitazione presso la STANDARD TRIUMPH di Coventry.

Particolari corsi di perfezionamento e di aggiornamento vengono tenuti presso lo Stabilimento Ducati Meccanica, a cui partecipano meccanici di tutta Italia.

La nostra organizzazione di Servizio ed Assistenza si avvale così di tecnici specializzati che sono in grado di eseguire qualsiasi riparazione si renda necessaria.

DUCATI MECCANICA
 regala
 BUON NATALE
 ed un felice
 ANNO NUOVO

1964

DUCATI MECCANICA S.p.A.
 Bologna

La nuova azienda si sarebbe occupata sia del montaggio delle automobili di Coventry sia della progettazione e produzione di nuovi modelli e motori. La Ducati era controllata dalla Breda mentre la Triumph dalla Leyland e questo portò anche a esplorare la possibilità di costruire veicoli commerciali e motori diesel. La trattativa fu avviata nei primi mesi del 1963 direttamente da Montano per poi essere gestita dalla Breda Finanziaria. Da parte italiana si insisteva perché la quota degli inglesi fosse al 49% e non al 30% come proposto dalla Leyland, mentre nell'ambito del CDA si reclamavano da parte italiana tre dei sei direttori, oltre alla carica del Presidente. Si insisteva, sempre da parte italiana, anche per avere libertà di vendita dei prodotti non solo sul territorio nazionale, ma su tutti i mercati.



Ducati Meccanica S.P.A., Triumph Distributors in Italy, were recently honoured by a visit to their Bologna works by His

Eminence Cardinal Giacomo Lerearo, Cardinal Archbishop of Bologna.



Un trafiletto dalla rivista "Standard Triumph Review", del Maggio 1963, che parla di una visita dell'arcivescovo di Bologna agli stabilimenti Ducati.

Sotto la guida dello Studio Legale Porzio di Napoli, la trattativa si protrasse fino all'autunno inoltrato in un susseguirsi continuo di bozze di accordi, dove i punti di disaccordo erano soprattutto legati all'impegno finanziario richiesto agli inglesi, alla durata della joint venture e ai diritti sulla proprietà intellettuale dei prodotti e dei brevetti, per poi arenarsi definitivamente con le tante carte scritte dimenticate per sempre. Rimaneva valido il rapporto di distribuzione e gestione della rete di vendita e di assistenza che si protrasse fino al 1969.

La fama che Montano si guadagnò trova conferma nell'invito che ricevette dalla Honda. Quando arrivò in Giappone ad attenderlo c'era Soichiro Honda che lo guidò sempre di persona durante la sua visita, che si protrasse per alcuni giorni, alle linee produttive degli stabilimenti.

Uscito dalla Ducati, Montano scelse volontariamente la strada dell'oblio lasciando Bologna nel Luglio del 1970 per trasferirsi sui Colli Albani. Il difficile compito a cui era stato chiamato nei primi anni cinquanta, quello di salvare la Ducati trovandole una strada per assicurargli un futuro, lo aveva brillantemente assolto. Montano fu infatti per la Ducati l'uomo giusto, al posto giusto e al momento giusto. Lasciava l'azienda di Borgo Panigale forse con un unico grande errore, quello di non essere mai riuscito a far sentire la Ducati come l'azienda di tutti e non solo sua e questo è un fattore che si ripercuote sempre sulla produttività e sugli aspetti motivazionali che portano o meno alla partecipazione al raggiungimento degli obiettivi.



Resta il mistero sul perché un uomo così attivo, coraggioso e che non si era mai nascosto affrontando di petto ogni battaglia scelse di uscire completamente di scena. Forse era semplicemente stanco e non è escluso che un uomo caratterialmente così forte abbia vissuto quella uscita come una sconfitta personale e una grande delusione.

Non lo sapremo mai e questo velo di mistero rende oggi ancora più vivo il suo ricordo e la memoria del suo grande lavoro, capace di dare alla Ducati una propria identità in campo motociclistico e che aprì e tracciò quella strada che ha portato l'azienda di Borgo Panigale ad essere oggi il mito che tutti nel mondo conoscono.

Giorgio Monetti, riguardando una fotografia che lo ritraeva con Montano che gli sorrideva, ebbe a scrivere: *“Quando la vidi sviluppata mi resi conto della ‘tenerezza’ e dello ‘slancio’ che un uomo così duro e autoritario potesse esprimere! Quello sguardo non potrò mai dimenticarlo”.*

Giuseppe Montano se ne andò il 16 Giugno 1977 a Zagarolo, il giorno prima del suo sessantasettesimo compleanno.

RINGRAZIAMENTI

Ricostruire la storia di Giuseppe Montano non sarebbe stato possibile, viste le scarse notizie disponibili, senza l'aiuto di alcune persone speciali. Un primo ringraziamento è dovuto all'amico Giorgio Monetti, testimone e protagonista in prima persona di quell'epoca d'oro della Ducati; desidero anche ringraziare Giuliano Musi, il Luogotenente Roberto Calcagno, il Colonnello Corrado Valle e il Generale C. A. Italice Cauteruccio per la loro preziosa collaborazione.

NOTE

In questa seconda versione del testo abbiamo corretto il nome della moglie di Giuseppe Montano che ora conosciamo in modo corretto: Venanzina Pennesi risulta già con il cognome Montano nell'annuario del Ministero dell'Istruzione del 1935 dove compare come insegnante di Diritto, Economia, Politica, Scienza Finanziaria e Statistica presso l'Istituto Tecnico Commerciale a indirizzo Mercantile di Foligno.