



N. 24

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna

Il Direttore Regionale

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 come modificato con il Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3;

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio, come modificato con il Decreto Legislativo 24 marzo 2006, n. 156, il Decreto Legislativo 26 marzo 2008, n.62 e la Legge 12 luglio 2011, n.106;

VISTO il Decreto Presidente della Repubblica 26 novembre 2007, n. 233 con il quale è stato emanato il Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, come modificato con il Decreto Presidente della Repubblica 2 luglio 2009, n. 91;

VISTA la nota prot.n. 2818 del 13/07/2011 con la quale la competente Soprintendenza Archivistica per l'Emilia Romagna ha comunicato, ai sensi dell'art. 14 del sopra citato Decreto Legislativo 42/2004, l'avvio del procedimento di dichiarazione di interesse storico particolarmente importante dei beni archivistici di seguito descritti;

VISTO che, a seguito di tale comunicazione, gli interessati al procedimento non hanno presentato alcuna osservazione nei termini previsti dalla nota citata;

VISTA la nota prot.n. 4553 del 13/12/2011 con la quale la sopra citata Soprintendenza Archivistica ha trasmesso alla Direzione Regionale competente la proposta definitiva per l'emanazione del provvedimento di dichiarazione di interesse storico particolarmente importante dei beni archivistici di seguito descritti, ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

RITENUTO che l'**Archivio storico e Museo Ducati**, conservato in Bologna, via Cavalieri Ducati n. 3, riveste interesse storico particolarmente importante ai sensi del sopra citato Decreto Legislativo 42/2004 in quanto *il complesso archivistico - costituito dai documenti dell'Ufficio Tecnico Ducati comprendenti disegni di motori e veicoli, distinte, omologazioni, riproduzioni fotografiche, cataloghi e manuali, dall'Archivio Morini e dalla collezione di motori e motoveicoli costituenti il Museo Ducati - rappresenta una notevole testimonianza dell'attività e della produzione della Ducati dal 1946 ai giorni nostri ed un insieme di interesse particolarmente importante in riferimento alla storia contemporanea sia locale che italiana e di rilevanza internazionale per quanto concerne la storia della tecnica, come più ampiamente illustrato nella allegata relazione che fa parte integrante del presente decreto;*

DICHIARA

Ai sensi dell'art. 10 (comma 3, lettera *b*) e 13 (comma 1) del citato Decreto Legislativo 42/2004, l'interesse storico particolarmente importante dell'**Archivio storico e Museo Ducati**, meglio individuato nelle premesse e descritto nella allegata relazione; lo stesso archivio viene, quindi, sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo 42/2004 e, in particolare, alla normativa di seguito indicata che prevede l'obbligo di:

- Conservare, ordinare e inventariare la documentazione sopra descritta (artt.27, 30, 32-37, 43);
- Chiedere l'autorizzazione della Soprintendenza competente per la realizzazione di interventi di riordinamento, inventariazione e restauro, che si intendono eseguire sulla suddetta documentazione (artt. 21, comma 4, e 31);



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia Romagna

- Permettere agli studiosi, che ne facciano motivata richiesta tramite il Soprintendente archivistico, la consultazione dei documenti che, d'intesa con lo stesso Soprintendente, non siano riconosciuti di carattere riservato (art.127);
 - Dare preventiva notizia alla Soprintendenza competente dello spostamento dell'archivio qualora ciò avvenga in conseguenza del cambiamento di dimora o di sede del detentore (per gli archivi appartenenti a persone fisiche) (art.21 comma 2);
 - Chiedere l'autorizzazione della Soprintendenza competente qualora si intenda rimuovere l'archivio dalla propria sede (art.21 comma 1-b, fatto salvo quanto previsto dal sopra citato art. 21, comma 2);
 - Denunciare alla Soprintendenza competente, entro 30 giorni, l'eventuale trasferimento della proprietà o della detenzione dell'archivio (art.59-62);
 - Nel caso di archivi appartenenti a persone giuridiche private senza fini di lucro, chiedere l'autorizzazione alla Soprintendenza competente per procedere all'alienazione dell'archivio (art. 56, comma 1-b e comma 3, fatto salvo quanto previsto dal comma 4) o per il trasferimento ad altre persone giuridiche di complessi organici di documentazione (art. 21, comma 1-e);
 - Chiedere l'autorizzazione della Soprintendenza competente per procedere a scarti (art. 21, comma 1-d)
 - Chiedere l'autorizzazione della Soprintendenza competente per fare uscire temporaneamente dal territorio dello Stato l'archivio e i singoli documenti, per manifestazioni, mostre o esposizioni di alto interesse culturale (art. 66) e per gli altri casi indicati nell'art. 67, sempre che ne siano garantite l'integrità e la sicurezza; per tale uscita occorre il rilascio dell'attestato di circolazione temporanea (art. 71)
 - Consentire al Soprintendente archivistico, in seguito a preavviso non inferiore a cinque giorni, di procedere ad ispezioni per accertare lo stato di conservazione e di custodia dell'archivio (art. 19);
- e il divieto di:
- Smembrare l'archivio (art.20 comma 2);
 - Fare uscire in modo definitivo dal territorio dello Stato l'archivio o i singoli documenti ad esso appartenenti (art. 65).

La relazione fa parte integrante del presente provvedimento che sarà notificato, in via amministrativa, ai destinatari individuati nelle apposite relate di notifica ed avrà efficacia anche nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo.

Avverso il presente provvedimento è ammessa proposizione di ricorso amministrativo, ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 42/2004; è altresì ammesso ricorso giurisdizionale avanti il T.A.R competente per territorio, secondo le modalità di cui alla legge n.1034/1971 come modificata con il Decreto Legislativo n.104/2010, ovvero è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del D.P.R n. 1199/1971, rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Bologna, 16/12/2011

IL DIRETTORE REGIONALE

Arch. Carla Di Francesco





MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI
Soprintendenza Archivistica per l'Emilia-Romagna

Strada Maggiore, 51 - 40125 Bologna
Tel. 051225748 - 051229148 - 051261107
fax 051239400

sa-ero@beniculturali.it

mbac-sa-ero@mailcert.beniculturali.it

ARCHIVIO STORICO E MUSEO DUCATI

Relazione tecnico-scientifica in merito alla proposta di dichiarazione di interesse culturale
ai sensi degli artt. 13-16 del d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche

L'insieme dei beni che denominiamo "Archivio storico e museo Ducati" è costituito da documenti archivistici propriamente detti e dalla collezione di motori e motoveicoli che testimoniano la produzione dell'azienda dal 1946 ai giorni nostri, e i cui progetti tecnici sono – a loro volta - ampiamente documentati nell'archivio. Archivio e museo quindi sono strettamente correlati e rappresentano una fonte di primaria importanza per la storia contemporanea non solo locale, ma italiana in generale, oltre a rivestire in particolare per la storia della tecnica un interesse che travalica i confini nazionali.

L'archivio storico e il museo Ducati sono di **proprietà della Società Ducati Motor Holding s.p.a.**, con sede in Bologna, via Cavalieri Ducati 3, azienda manifatturiera nata a Bologna negli anni '20 e divenuta leader nel settore meccanico dalla metà del secolo scorso. **Detentore dell'archivio storico e del museo è la Fondazione Ducati**, avente ugualmente sede in Bologna, via Cavalieri Ducati 3, dove entrambi sono conservati.

Di seguito si fornisce un breve profilo storico-istituzionale dell'azienda e una descrizione sommaria dei nuclei (archivio storico e museo) per i quali si propone la dichiarazione di interesse culturale particolarmente importante.

Le origini dell'azienda: la Società Scientifica Radio Brevetti Ducati (SSRD)

Il 4 luglio 1926 veniva fondata da Adriano, Bruno e Marcello Cavalieri Ducati la **Società Scientifica Radio Brevetti Ducati (SSRD)** per la produzione di materiale radioelettrico. Il successo del primo prodotto, il condensatore "Manens" per apparecchi radio, ideato e brevettato da Adriano Ducati, consentì all'azienda di espandersi trasferendo lo stabilimento dal centro di Bologna, dove era situato in uno scantinato di via Collegio di Spagna, alla prima periferia della città in viale Guidotti, negli scantinati della villa di famiglia.

Nel periodo iniziale l'attività rimase circoscritta ai condensatori e alle apparecchiature radiofoniche, ma a partire dalla seconda metà degli anni '30 si espandeva anche ai settori delle calcolatrici manuali (famoso il

modello "Duconta") e delle ottiche (macchine fotografiche compatte e proiettori cinematografici). Nel 1935 si diede inizio alla costruzione dello stabilimento di Borgo Panigale al quale si affiancarono altri due piccoli stabilimenti a Crespellano e Bazzano. Lo stabilimento di Borgo Panigale, ideato da Bruno Cavalieri Ducati e divenuto poi la sede principale dell'azienda fino ai giorni nostri, si impose rapidamente quale polo industriale e tecnologico bolognese e nei primi anni della seconda guerra mondiale si ampliò ulteriormente per la conversione obbligata della produzione da civile a militare. Tra il 1943 e il 1945 la sorte della Ducati fu segnata dagli eventi bellici: l'occupazione dei tedeschi e soprattutto la distruzione dello stabilimento (12 ottobre 1944) dovuta ad un bombardamento alleato, ne compromisero quasi del tutto l'attività. Per quanto gravemente danneggiati, alla fine del 1945 gli stabilimenti erano stati parzialmente ricostruiti e furono tentati altri sbocchi produttivi. Nel 1946 i fratelli Ducati acquistavano dalla SIATA di Torino il progetto di un piccolo motore ausiliario per biciclette denominato *Cucciolo*, ne iniziarono la produzione su larga scala e in breve divenne famosissimo proprio perché rispondeva alla richiesta di mezzi di trasporto a basso costo dell'Italia postbellica. Nonostante questo successo le perdite subite durante la guerra erano state tali da costringere i fratelli Ducati alle dismissioni dei due stabilimenti di Bazzano e Crespellano, fino alla vendita nel 1948 dell'intera azienda.

A partire da quell'anno la Ducati, divenuta un'azienda a partecipazione statale del gruppo IRI, accentuava la specializzazione dei propri settori produttivi. Dalla collaborazione con un'altra azienda a partecipazione statale, la Caproni di Trento marchio già notissimo in campo aeronautico, nasceva la prima motocicletta: il motore Cucciolo veniva montato presso lo stabilimento di Borgo Panigale su un telaio appositamente costruito dalla Caproni su brevetto di Gian Luigi Capellino, dando vita ad un grande successo commerciale con la produzione di un milione di esemplari nell'arco di dieci anni (1946-56). Nel 1952 nasceva il *Cruiser*, uno scooter avveniristico per quei tempi che, nonostante il minore successo commerciale sul mercato, decretava il definitivo ingresso della Ducati nel settore meccanico.

Il rafforzarsi della produzione di motori e motoveicoli, distinta dalla produzione radioelettrica, portò ad un nuovo assetto societario e nel 1954 si giunse alla netta divisione dei due settori: **Ducati Meccanica s.p.a.** e **Ducati Elettrotecnica s.p.a.**, poi **Ducati Energia s.p.a.** Le due realtà da allora fino ad oggi hanno avuto storie completamente diverse, occupando stabilimenti separati nell'area del grande complesso produttivo di Borgo Panigale.

Da Ducati Meccanica a Ducati Motor Holding s.p.a.

Il periodo che va dal 1952 al 1968 è segnato dalla presenza, quale direttore generale dell'azienda, di Giuseppe Montano che creò le condizioni per l'ingresso di Ducati nelle competizioni sportive. Contrariamente alle altre marche di motociclette, che producevano moto di serie e, sulla base di queste, realizzavano i prototipi da corsa, Montano intuì invece che le soluzioni tecniche elaborate per i progetti delle moto da corsa vincenti potevano essere utilizzate anche per sviluppare moto di serie. Per concretizzare questa scelta produttiva che ha contraddistinto gran parte dei successi dell'azienda, Montano riuscì ad

avvalersi di un tecnico dalle capacità straordinarie, l'ingegnere Fabio Taglioni (Lugo, RA 1920 – Bologna 2001) che iniziò a collaborare con la Ducati nel 1954.

La storia di Ducati meccanica e la carriera di Taglioni coincidono, essendo stato per trent'anni l'autore di oltre 1000 progetti di motori, dalle piccole cilindrate ai potentissimi motori che hanno portato alla vittoria i motoveicoli Ducati, iniziando dalle maggiori competizioni italiane su strada dei primi anni '50, il Giro d'Italia e le c.d. "gare di gran fondo", di cui la più nota era la Milano-Taranto. Protagonista quasi assoluta in queste gare fino al 1958 fu la *Ducati 100 Gran Sport* meglio nota come *Marianna*. Alcuni di questi progetti fanno parte della storia del motociclismo anche oltre i confini nazionali, come il sistema desmodromico, basato su principi meccanici già noti, e usato dalle vetture Mercedes nelle gare di Formula 1, ma che Taglioni riuscì per primo ad applicare al campo motociclistico, assicurando nel 1956 la prima vittoria di Ducati su un circuito internazionale (Hedemora, Svezia) con il modello *125 Grand Prix Desmo*.

Contemporaneamente, tra la fine degli anni '50 e la fine degli anni '60, Taglioni progettava nuove generazioni di moto da strada: in particolare la *Ducati 175*, che nel 1957 fu utilizzata in un avventuroso giro del mondo promozionale di oltre 70.000 km, e lo *Scrambler* di varie cilindrate che segnò l'ingresso di Ducati nel mercato nordamericano (inizio anni '60). A questi modelli si aggiungeva la serie *Mark 3*, che Taglioni perfezionò con l'applicazione del sistema desmodromico anche alle moto da strada: con la moto *Mark 3D*, entrata in produzione nel 1968, la tecnologia utilizzata per le moto da corsa diventava di serie ottenendo un grande successo. Ancora negli anni '70 e all'inizio degli '80 la creatività di Taglioni introdusse altre innovazioni, tra cui il motore bicilindrico con una particolare configurazione a "elle" applicato a moto sia da strada che da corsa: nel 1972 la Ducati tornava alle competizioni sportive gareggiando con le maggiori case automobilistiche del mondo e vincendo la "200 miglia di Imola" con la moto *750 F*; l'esemplare di serie di questo modello (*750 Super Sport*) divenne famoso, e ad esso seguì dopo qualche anno un'altra moto di grande successo, una bicilindrica 500 denominata *Pantah* (1979), sviluppata da Taglioni anche in una versione 750 da corsa, vittoriosa in quattro campionati del mondo Tourist Trophy. L'ultimo progetto realizzato da Taglioni alla fine del 1984 fu la versione stradale *750 F1*, presentata a Sydney nel 1985.

Negli ultimi anni della sua carriera Taglioni fu coadiuvato da un'equipe di tecnici che ne raccolsero l'eredità, in particolare Gianluigi Mengoli e Massimo Bordi, e la trasmissione di questo sapere tecnologico all'interno dell'azienda è stato alla base dei progetti sviluppati negli anni seguenti.

Per quanto riguarda l'assetto societario gli anni '80 furono caratterizzati da importanti cambiamenti: dapprima la cessione da parte di I.R.I. della partecipazione in Ducati a Stabilimenti Meccanici VM s.p.a., un'azienda di Cento (FE) operante nel settore dei motori diesel, e poi nel 1985 la vendita dell'intera azienda a Claudio e Gianfranco Castiglioni proprietari della **Cagiva**, storica azienda motociclistica di Varese. Nello stesso periodo veniva acquisita da Cagiva un'altra storica azienda motociclistica bolognese, benché di dimensioni molto più ridotte, **Moto Morini**. I nuovi proprietari, appassionati di moto e di corse, diedero rinnovato impulso alla Ducati, favorendo la produzione di nuovi modelli (si cita per tutti il famosissimo *Monster* disegnato dall'argentino Miguel Galluzzi nel 1993) e confermando la partecipazione alle competizioni internazionali.

Tra il 1995 e il 1996 una profonda crisi finanziaria del Gruppo Castiglioni (Cagiva Holding) costringeva la proprietà a cedere prima Ducati e poi Moto Morini. Per quanto riguarda Ducati il controllo di maggioranza passava nel 1996 a **Texas Pacific Group (TPG)**, un fondo di investimento americano che fu in grado di rilanciare l'azienda e nel 1998 ne raggiungeva il controllo assoluto. Nel 1999 la denominazione mutava in **Ducati Motor Holding s.p.a.** e veniva quotata in borsa.

La fine degli anni '90 e l'inizio degli anni 2000, sino ai giorni nostri, sono caratterizzati da nuovi successi commerciali (si cita tra tutti la nuova edizione del modello *Monster Dark* che tra il 1998 e il 1999 fu la moto più venduta in Italia), dalle ripetute vittorie nel campionato mondiale Superbike, dall'ingresso nel campionato mondiale Moto GP e la conquista nel 2007 del titolo Piloti, e dei titoli Team e Costruttori.

Dalla fine del 2005 la proprietà dell'azienda è tornata in mani italiane in seguito all'acquisto della quota di maggioranza da parte di *Investindustrial Holding* della famiglia Bonomi.

Riferimenti bibliografici

In assenza di pubblicazioni specifiche sulla storia dell'azienda, fatta eccezione per il volume pubblicato da uno dei fondatori che tratta solo del periodo delle origini dal 1926 al 1948 (BRUNO CAVALIERI DUCATI, *Storia della Ducati*, Rastignano Bologna, Editografica, 1991), le informazioni per il profilo storico-istituzionale sono state desunte dal DVD *Ducati. The story 1926-2007*, realizzato per conto dell'azienda da Angelo Barbieri (2010), e dal sito www.ducati.com, in cui numerose pagine sono dedicate alla storia e ai personaggi.

Descrizione sommaria dei beni per i quali si propone la dichiarazione di interesse culturale

L'insieme che nella sua complessità denominiamo "Archivio storico e museo Ducati" risponde pienamente ai canoni degli archivi di impresa, caratterizzati da una commistione di tipologie assai varie di documenti, tra cui spesso sono compresi i "prodotti", in questo caso motori e motoveicoli. Anche i prodotti infatti sono definibili come documenti in senso lato, in quanto ogni tipo di prodotto è documento dell'attività aziendale, e con il passare del tempo ne diventa testimonianza storica. Gli esemplari dei prodotti inoltre, anche qualora siano conservati dall'azienda nella forma di raccolta museale – come nel caso della Ducati – sono strettamente collegati alla documentazione dell'archivio aziendale, in particolare a quella dell'Ufficio Tecnico. Le vicende dell'archivio della Ducati dimostrano la centralità attribuita alla documentazione dell'Ufficio Tecnico, che è stata gelosamente conservata, o per meglio dire è stata salvata dagli stessi tecnici e progettisti tra cui Gianluigi Mengoli attuale presidente della Fondazione Ducati, allorché da parte dell'azienda è stata eliminata la documentazione più strettamente amministrativa. Dalle testimonianze raccolte durante i sopralluoghi compiuti presso l'archivio della Ducati risulta che intorno al 1973 tutta la documentazione cartacea pregressa a partire dalle origini dell'azienda sia stata distrutta insieme al capannone che la conteneva, per fare posto ad un parcheggio per i fornitori di Ducati. In quell'occasione fu salvata la

documentazione dell'Ufficio Tecnico, che si presenta pressoché completa dal 1946 in poi, e quella dell'Ufficio del Personale. Mentre per quest'ultima è stato possibile raccogliere solo informazioni generiche, per quanto riguarda invece le serie archivistiche che documentano l'attività dell'Ufficio Tecnico e che di seguito si descrivono sommariamente, è stato possibile constatarne direttamente l'assoluta rilevanza qualitativa e quantitativa.

Ufficio tecnico

- *Disegni di motori e veicoli* (1946-1992ca)

Sono contenuti in 49 cassettiere verticali o "cardex" (ciascuno misura larg. cm 110, prof. cm. 90, alt. cm. 150) e in 8 cassettiere orizzontali (ciascuna misura larg. cm. 130, prof. cm. 90, alt. cm. 150). I disegni riguardano oltre 1000 progetti, e assommano complessivamente ad oltre 100.000 unità documentarie, essendo ogni progetto rappresentato in svariati disegni (insiemi e particolari). Si distinguono in progetti di motori (PRM) e progetti di veicoli (PRV).

I "cardex" numerati da 1 a 31 comprendono progetti dal 1946 agli anni '80, tra cui si segnalano:

- cardex n. 1 e n. 2: progetti di motori e veicoli più antichi tra cui i vari progetti della serie *Cucciolo* da 48 cc. a 75 R (Cucciolo Racing);
- cardex n. 5: progetti in ordine progressivo in base alla cilindrata del motore (da 75 cc. a 200 mtc);
- cardex da n. 6 a n. 27: progetti ordinati secondo una codifica di 10 cifre in base alla quale ogni prodotto è distinto per tipologia di "modello" (motori industriali, motori fuoribordo, motoveicoli), "gruppo" e "particolare";
- cardex n. 28: contenente "tabelle di normalizzati" (componenti secondo standard aziendali);
- cardex n. 29, 30, 31: disegni relativi a commesse e collaborazioni svolte da Ducati per altre ditte (Ferrari, Stabilimenti Meccanici VM, Cagiva);

Seguono 3 cardex non numerati contenenti disegni relativi alle *omologazioni* (1946-1990ca), e 15 cardex contenenti progetti dagli anni '80 fino al 1992/93.

Appartengono inoltre all'Ufficio Tecnico le seguenti serie:

- *Distinte* (1946ca – 1990), elenchi di componenti di tutti i motori e veicoli;
- *Omologazioni* (1946ca – 1990), pratiche per ottenere l'idoneità alla circolazione su strada dei veicoli, sia a livello nazionale che internazionale (mt. lin. 20);
- *Cataloghi e manuali* (1946ca – ad oggi), conservati in 16 armadi pari a ca mt. lin. 80;
- *Riproduzioni fotografiche* suddivise in:
 - Microfiche in duplice copia (di cui una di sicurezza) di una selezione dei disegni di motori e veicoli, complessivamente 50.000 immagini (1946-1977ca);
 - Diapositive di motori e veicoli, con dettagli (1975ca – 1985).

Dal 1987 è stata avviata l'informatizzazione dell'Ufficio Tecnico, la cui documentazione a partire dall'inizio degli anni '90 è esclusivamente in formato elettronico.

Come si è detto sopra, il resto della documentazione è andato distrutto intorno al 1973. Malgrado ciò per iniziativa di singoli impiegati (tra cui si cita Giuseppe Di Marco) si è cercato di recuperare documenti di varia natura, creando delle collezioni di documenti tra cui si segnalano: le raccolte dei listini prezzi (1948 – 2011), delle schede tecniche (dagli anni '80), delle immatricolazioni in Italia e in USA (1946-2011), e infine di particolare interesse la raccolta completa del *Notiziario Ducati*, notiziario aziendale pubblicato dal 1957 al 1972.

All'opera invece di ricerca e recupero di Livio Lodi, curatore del Museo Ducati, si deve la costituzione di un *archivio di immagini storiche dell'azienda*.

Archivio Morini

Moto Morini, storica azienda motociclistica bolognese ma di dimensioni più ridotte, fu acquistata dai fratelli Castiglioni nello stesso periodo in cui ebbero il controllo di Ducati.

La documentazione relativa a questa azienda, limitatamente al periodo che va dal 1970 al 1990, è conservata nella sede dell'archivio Ducati, di cui costituisce un fondo aggregato per un totale di ca. mt. lin. 19. La documentazione si suddivide in :

- *Fornitori e Corrispondenza* (1982-1989);
- *Omologazioni*;
- *Disegni* (1970-1990): componenti (raccolti in album) e progetti (raccolti in una cassettera orizzontale e in una cassettera verticale o "cardex").

Produzione

Una particolare attenzione è stata sviluppata da parte dell'azienda negli ultimi 15 anni per la conservazione degli esemplari dei propri prodotti (motori e motoveicoli), recuperandoli se necessario sul mercato collezionistico, ed organizzando un'esposizione museale aperta al pubblico.

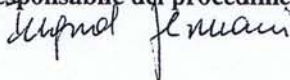
Il **Museo Ducati**, in cui viene presentata la storia dell'azienda attraverso i suoi prodotti, è costituito attualmente da 57 oggetti che vanno dalla calcolatrice manuale "Duconta" prodotta nel 1940 da SSRD (Società Scientifica Radio Brevetti Ducati) e dal motore "Cucciolo" del 1946, fino alle più recenti produzioni di Ducati Motor Holding s.p.a. (Desmosedici motoGP del 2009 e del 2010). Attuale curatore del museo è Livio Lodi, subentrato nel 2001 al primo curatore Marco Montemaggi.

Altri esemplari dei prodotti si trovano in uno specifico magazzino all'interno dello stabilimento, dove sono conservate oltre 50 moto e motori d'epoca già restaurati o in attesa di restauro.

Infine presso la sala prove dell'officina è stata allestita una *collezione di soli motori*, complessivamente 67 dal 1957 ad oggi.

Bologna, 13 dicembre 2011

Dr.ssa Ingrid Germani
Responsabile del procedimento



Dr. Stefano Vitali
Soprintendente archivistico per la Romagna



IL DIRETTORE REGIONALE
Arch. Carla Di Francesco