

ALTE CECCATO

LA CITTADELLA DEL LAVORO

Nei primi anni Cinquanta l'ampliamento della fabbrica coincise con lo sviluppo del Paese



LA CECCATO, NEL DOPOGUERRA, ALLARGÒ LA SUA SFERA DI COMPETENZE E INIZIÒ A DEDICARSI AI CICLOMOTORI. LE PRIME MOTOLEGGERE CON MOTORE DUE TEMPI PRODOTTE FURONO UNA 75 E UNA 125 (DI QUEST'ULTIMA, NELLA FOTO SOPRA, LA VERSIONE TURISMO).

LA CRESCITA della Ceccato sul mercato motociclistico fu relativamente rapida, seguendo l'ampliamento della gamma che, inaugurata dal motorino ausiliario di 38 cm³ a cilindro invertito, poi da quello di 48 cm³ "Romeo", fu arricchita presto dalle prime motoleggere con motore a due tempi, una 75 e una 125 in due versioni. Fino al 1952 la moto per Pietro Ceccato rappresentò più un'estensione produttiva in un nuovo settore che una vera e propria diversificazione industriale. Tutto cambiò nel 1952, quando iniziò ad Alte la costruzione del nuovo stabilimento, in cui c'era spazio per le produzioni "portanti", ossia le apparecchiature per stazioni di servizio e i compressori d'aria, ma anche per un consistente aumento di volumi nel settore motociclistico.

L'ampliamento e la modernizzazione della fabbrica rappresentarono la realizzazione del piano imprenditoriale e sociale di Pietro Ceccato: quella "cittadella del lavoro" che aveva immaginato fin da quando, prima della guerra, aveva trasferito le sue prime officine da Montecchio ad

Alte. L'area agricola sperduta, il cui valore consisteva nell'essere un importante crocevia di strade, era diventato un villaggio e un piccolo quartiere produttivo legato alla Ceccato, ma con lo sviluppo della fabbrica divenne nei primi Anni '50 un grosso paese, il cui piano urbanistico fu realizzato seguendo le idee dell'industriale. Vennero tracciati i viali e le vie, a cui Pietro Ceccato volle dare i nomi di grandi scienziati e musicisti. Fu costruito il cinema e aperto il viale della stazione ferroviaria. Anche le case destinate ai lavoratori recarono l'impronta del capitano d'industria e non fu quindi un caso se la frazione di Alte mutò poi ufficialmente il nome in "Alte Ceccato".

Al Salone del ciclo e motociclo di Milano del 1953 la rinnovata fabbrica veneta si presentò con una gamma di moto aggiornata ed allargata, la cui esponente di spicco era una 200 a due tempi con due cilindri orizzontali: qualcosa di piuttosto esotico in un panorama nazionale in cui le bicilindriche erano fenomeni rari.

Ma la novità importante arrivò un anno più tardi col debutto, sempre a Milano, della nuova 75 con motore monoalbero a quattro tempi, una piccola motocicletta che fece scalpore perché apparve subito chiaro che si trattava di un mini-bolide da corsa previsto per la produzione in serie.

La 75 monoalbero fu il risultato dell'incontro fra due menti geniali: quella di Pietro Ceccato e quella di Fabio Tagliani. L'ingegnere romagnolo aveva progettato come tesi di laurea un motore da corsa di 75 cm³ ad aste e bilancieri della potenza di 6-7 CV, che aveva chiamato "Mistero" e che, una volta diventato insegnante all'Istituto Alberghetti di Imola, aveva realizzato tramite fusione in terra con la collaborazione dei suoi allievi.

Subito dopo aveva progettato un motore più evoluto, sempre di 75 cm³, ma con distribuzione bialbero in testa e l'aveva chiamato "Tornado". In fase di realizzazione, il Tornado era diventato monoalbero perché, stando alle memorie dell'ingegner Tagliani, con due alberi a camme sarebbe risultato troppo pesante. Il Tornado era effettivamente un bolide: circa 10 CV e 140 kmh di velocità massima lo inserivano di diritto fra i potenziali dominatori della categoria 75 cm³, allora contesa fra due marche italiane: la Laverda, con la 75 ad aste e bilancieri, e la Aeromere, con la Capriolo 75 caratterizzata da un'originale distribuzione a tazza rotante in testa.

(3. continua)