LA SCUOLA DELLE COSE

VII

Scuola delle Cose
Lyceu

In questo numero hanno scritto
GINO DI MAGGIO
SIMONETTA CARIZZONI

MOTO GUZZI: UNA STORIA ESEMPLARE
GUZZI. NASCITA DI UN'IDEA E DI UN MITO
UN MARCHIO LEGGENDARIO

dirigente e come dimostrano alcune sue iniziative:
1. produzione di energia con la costruzione, tra la fine del 1937 e il 1948, di due centrali idroelettriche e la realizzazione delle relative linee elettriche;
2. costruzione della galleria del vento, prima in Italia, inaugurata nel 1954;
3. collegamenti radio per comunicare con le filiali;
4. posta pneumatica operante tra uffici dell'azienda situati a piani diversi;
5. installazione di un distributore di carburante all'interno della fabbrica;
6. nuovi esperimenti, come il montaggio di motori di motocilclette su automobili e imbarcazioni.

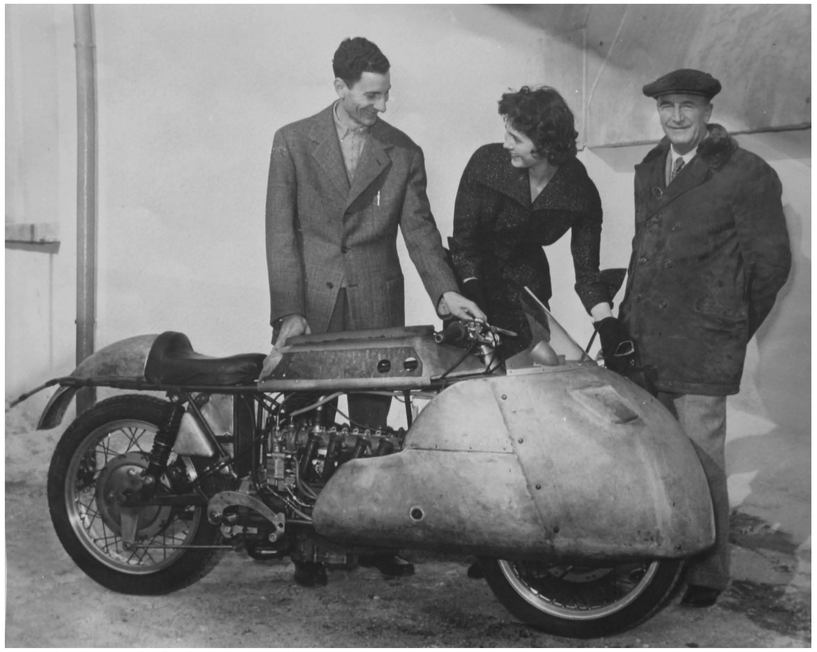
La galleria del vento
Ideata e costruita tra il 1949 e il 1950 su progetto dell'ingegnere Giuseppe Guzzi ("Naco"), fratello di Carlo, la galleria del vento di Mandello, inaugurata l'11 aprile 1954, fu la prima a essere realizzata in Italia. Costruita in cemento armato e lunga 40 metri, funzionava grazie a ventilatori centrifughi che provocavano una velocità del vento di circa 160 km orari. Utilizzata per studiare l'aerodinamica delle motociclette, rendeva possibile testare i modelli a grandezza naturale, consentendo una moderna ricerca delle migliori tecniche costruttive. Suo scopo era privilegiare lo studio aerodinamico delle carene, la verifica della migliore posizione di guida, in particolare a vantaggio delle moto da corsa. Il team Reparto Corse (Todero, Cantoni, Carcano) la utilizzava costantemente per sviluppare i propri progetti. Mostrata con orgoglio a piloti e personaggi famosi che in quegli anni visitavano la fabbrica, divenne un potente mezzo di propaganda, il fiore all'occhiello di Moto Guzzi. Perfettamente conservata, la galleria del vento mantiene tuttora il suo fascino e può essere vista durante i motoraduni.

Ricerca e brevetti
Dopo la guerra continuarono le prove e gli esperimenti. Una ricerca instancabile ha portato a molti brevetti (per esempio il preselettore Monti e la nichelatura dei cilindri). Da non dimenticare la "Cicogna", la "Gallinella", il "Nibbio", lo scooter a tre ruote, i motori delle motociclette montati su barche e auto (come la Fiat 500). Alcuni esperimenti furono abbandonati per vari motivi, altri rimasero prototipi, ma alcuni entrarono in produzione.

Organizzazione del lavoro
Nel corso dei decenni molte cose sono cambiate nel modo di lavorare, nell'organizzazione delle fasi di lavoro, nell'assegnazione di incarichi e responsabilità. Frequenti sono sempre stati i contatti tra i vari reparti, come dimostrano le interviste fatte a dirigenti, impiegati e operai. Ne emerge sempre come "collante", fino all'inizio degli anni sessanta, la figura di Carlo Guzzi che girava per la fabbrica e aveva il fiuto di affidare a ciascuno il compito più adatto alle sue capacità.
La manodopera era quasi esclusivamente maschile (operai, manovali, apprendisti e impiegati). C'era una stretta collaborazione tra l'ufficio tecnico, l'ufficio disegnatori e i reparti di produzione: quando i disegni di assemblaggio del telaio e del motore erano pronti, venivano realizzati modelli e fusioni in legno, quindi dall'idea di partenza fino all'inizio della produzione di una motocicletta era necessario parecchio tempo.
C'erano poi gli uffici, tra cui il servizio assistenza, riservato ai concessionari che facevano da tramite con i clienti, e altri servizi destinati ai dipendenti (mensa, parcheggio per moto e biciclette, spaccio, infermeria).

La fortuna di essere dipendenti Guzzi
Lavorare in Moto Guzzi era un privilegio e una garanzia di stabilità economica. Fin dai primi anni l'azienda si è preoccupata delle ore di lavoro e di tempo libero dei suoi dipendenti e dei loro familiari.
Dal 1935 i dipendenti di Moto Guzzi furono esentati dall'obbligo del servizio militare in quanto ritenuti indispensabili sul luogo di lavoro per la produzione di veicoli per l'esercito. Dal 1943 al 1945, durante la Resistenza, lavorare in Moto Guzzi ha portato alcune garanzie speciali: i suoi dirigenti operarono contro le deportazioni dei dipendenti in Germania, per il ritorno al posto di lavoro dei partigiani dopo i rastrellamenti dell'autunno 1944 sulle Grigne e per proteggere le attrezzature dalla distruzione ad opera dei nazisti in fuga.
Nel dopoguerra essere dipendenti Guzzi offriva la possibilità di acquistare una moto a prezzo agevolato per sé e per i propri familiari, ottenere sconti sui pezzi di ricambio e persino dilazioni di pagamento.

Un'opportunità per le donne
Le prime "pioniere" furono assunte in fabbrica negli anni quaranta; da allora Moto Guzzi ha rappresentato per molte donne un'opportunità di lavoro, soprattutto come impiegate (almeno 136). Le operaie erano molto meno numerose, visto il tipo di lavoro che si richiedeva. Spesso erano assunte se rimanevano vedove, se vivevano in situazioni di difficoltà e avevano bisogno di un lavoro.



Il pilota Enrico Lorenzetti, l'attrice svedese Märta Torén e Carlo Guzzi con la 4 cilindri, 1953
Foto courtesy Emilio Paniza - Archivio Comunale Memoria Locale, Mandello del Lario

Moto Guzzi, Mandello e i suoi cittadini
Dagli anni trenta agli anni sessanta la popolazione di Mandello del Lario è quasi raddoppiata anche grazie alla presenza di Moto Guzzi. Già negli anni trenta arrivavano a Mandello tecnici da tutta Italia e da varie importanti aziende italiane.
Nei decenni successivi, dai paesi vicini, dalla Valtellina, dalla Valchiavenna, vi si trasferirono nuove famiglie perché c'era un lavoro ben pagato e sicuro. Molti mandellesi, per gli stessi motivi, si mettevano in fila per chiedere un posto in fabbrica.
In quegli anni ogni famiglia della cittadina aveva almeno un parente che lavorava per Moto Guzzi.
La forte crescita della popolazione prosegui negli anni cinquanta con l'arrivo di varie famiglie dal Sud d'Italia per lavorare in Moto Guzzi o in altre ditte a essa collegate, al punto che nel 1951 Mandello era il comune più industrializzato della provincia di Lecco e l'azienda contava 1571 dipendenti. In quell'anno produceva 31.779 unità (per raggiungere un massimo di 42.873 nel 1956).
Dopo il 1957, con il ritiro dalle competizioni di Moto Guzzi e di altri prestigiosi marchi, iniziò il declino dell'utilizzo delle motociclette, con minore ricerca tecnologica e ridotta pubblicità. Il crescente uso di automobili, l'obbligo di patente per le moto superiori a una certa cilindrata, l' abbigliamento del casco, l'applicazione dell'Iva al 38% sulle cilindrate superiori a 350 e il superbollo su moto di grossa cilindrata sono stati considerati dagli analisti elementi temporali che hanno determinato un calo nelle vendite di motociclette.

La scuola aziendale
Già in epoca fascista Moto Guzzi disponeva di una scuola interna per un numero limitato di studenti, dotata di un'aula e di un laboratorio, creata allo scopo di preparare i futuri dipendenti specializzati, in particolare montatori e cronometristi.
Il compito di organizzare la scuola fu affidato a Ulisse Guzzi, figlio di Carlo. Il corso aveva una durata di due anni e coinvolgeva venti studenti tra i quindici e i sedici anni che dovevano sostenere un esame per esservi ammessi.
Nel 1941 le materie insegnate erano matematica e geometria, tecnologia meccanica e anche educazione fisica.
Oltre alle scrivanie, nell'officina erano presenti nove torni di vario tipo, una fresatrice, due molatrici, sette morse, una fucina, una taglierina e altri macchinari. Nel primo anno gli studenti si formavano sulle macchine e nel secondo sulla produzione di pezzi finiti. Alla fine del corso sostenevano un esame per essere ammessi in fabbrica, ricevendo un diploma e – i migliori – anche un premio.
Moto Guzzi finanziava, con altre ditte, anche una scuola serale di disegno. Tali corsi, di durata triennale, iniziati già prima della guerra, erano molto frequentati e proseguirono anche negli anni cinquanta. Le materie insegnate erano matematica, fisica, italiano e cultura generale, disegno geometrico e meccanico, tecnologia ed elettrotecnica.
I giovani che frequentavano quella scuola trovavano facilmente lavoro non solo in Moto Guzzi, ma anche presso altre officine e aziende mandellesi.

Lo spaccio: alimentazione e risparmio
Una delle iniziative più importanti di Moto Guzzi fu lo spaccio aziendale, rifornito in qualche modo anche durante la guerra dei generi di prima necessità. Nel 1947-48, poi, lo spazio dedicato allo spaccio era ampio e ben attrezzato, occupando diversi locali con il macello, celle frigorifere, magazzini e cantine. Era soppalcato, rivestito in piastrelle e suddiviso internamente per i vari usi.
Nel dopoguerra, per i lavoratori, poter acquistare a prezzi contenuti voleva dire un aumento reale del proprio stipendio. Allo spaccio si vendeva un po' di tutto: prodotti freschi, come carne macellata sul posto, uova e latticini portati direttamente dai Piani dei Resinelli. Vi si trovavano farmaci come la penicillina, ma anche abbigliamento, arredamento, prodotti igienici e da toeletta, articoli di merceria varia ed elettrodomestici. Lo spaccio aziendale Moto Guzzi restò aperto fino al 1965.

La mensa aziendale
La ditta realizzò pure una mensa aziendale. Inizialmente si trattò solo di uno spazio coperto, situato nei locali del dopolavoro, poi di un ambiente apposito. Infine fu una vera e propria mensa all'interno della fabbrica che anche durante la guerra funzionò distribuendo minestra alle famiglie più numerose. Nel dopoguerra l'azienda si preoccupò di aiutare i dipendenti mediante la distribuzione gratuita di cibo per i figli di famiglie numerose, con quattro o più figli a carico.
Ogni anno, a Natale e a Pasqua, si effettuava la consegna di pacchi regalo, il che era motivo di festa in molte famiglie. In tempo di guerra, non solo durante le vacanze, ma anche in altri periodi dell'anno, i pacchi venivano assegnati alle famiglie più numerose o bisognose.

Premi e prestiti ai dipendenti
I dirigenti ricevevano a fine anno un bonus per il raggiungimento degli obiettivi di produzione. Ma c'erano anche premi di rendimento uguali per tutti i lavoratori e premi speciali per coloro che suggerivano come aumentare la produzione, migliorare il prodotto, ridurre i costi. Premi extra venivano assegnati in occasione di importanti vittorie sportive. L'azienda offriva inoltre prestiti ai dipendenti per aiutarli in determinate necessità, come spese di riscaldamento per l'inverno, per l'acquisto di una casa, per un matrimonio ecc.

Tutela della salute e del benessere
All'interno della fabbrica c'erano vari servizi per la salute e il benessere dei dipendenti, compreso un ambulatorio medico-infermieristico con una sala di pronto soccorso. Vi lavorava un infermiere fisso con un medico in orari programmati, così come un oculista e un dentista. Venivano distribuiti farmaci come la penicillina e le prime vaccinazioni. Si effettuavano visite mediche per i bambini da mandare nelle colonie marine e vaccinazioni come l'antipolio.
In Moto Guzzi, in quegli anni, si facevano regolari visite di controllo obbligatorie e gratuite per i dipendenti che lavoravano nei reparti di cromatura, verniciatura e sabbiatura. In verniciatura veniva inoltre distribuito giornalmente mezzo litro di latte pro capite come antidoto o prevenzione in quanto i lavoratori erano esposti ai vapori nocivi delle vernici. Per i casi urgenti o più gravi, dopo una visita presso l'ambulatorio, si garantiva il trasporto in ospedale con autista e mezzi dell'azienda.
Vi era inoltre la Mutua Aziendale Moto Guzzi che assicurava al dipendente infermo un'indennità giornaliera. All'interno dello stabilimento c'erano anche 70 docce e 1502 armadietti negli spogliatoi. Prodotti per l'igiene personale venivano acquistati dai dipendenti allo spaccio aziendale.
In Moto Guzzi c'era inoltre un servizio di assistenza sociale con personale specializzato che seguiva le pratiche dei dipendenti e dei loro familiari. I donatori di sangue ricevevano un permesso aziendale.

Interventi edilizi per i dipendenti
A partire dagli anni venti-trenta Moto Guzzi costruì numerose abitazioni per operai, case o villette per impiegati, ville per i dirigenti. Inizialmente gli alloggi, di dimensioni ridotte, erano affittati ai lavoratori provenienti da altri paesi; poi, nel dopoguerra furono edificate vere e proprie case confortevoli, anche di tipo monofamiliare con orto e giardino, essendo mutate le esigenze dei lavoratori e migliorate nel frattempo le condizioni economiche di molti di loro. La stabilità del lavoro permetteva di aspirare finalmente a una propria casa.
Il problema degli alloggi era legato al fatto che i lavoratori divenuti stabili in Moto Guzzi avevano portato a Mandello le loro famiglie, provocando come conseguenza un incremento demografico. Perciò l'azienda offriva quindi agevolazioni, prestiti o garanzie bancarie ai propri dipendenti. A tal fine costituì la Società per azioni immobiliare "6 Maggio" che nell'aprile 1949 presentò un progetto di case per lavoratori sulla collina sopra la fabbrica, terminate nel febbraio 1950. È ancora oggi il Villaggio Guzzi che si aggiunge alla Casa Guzzi di Molina e al Casone costruito tra il 1926 e la fine di quel decennio.
Per risolvere la richiesta di nuove abitazioni l'azienda aderiva anche ai piani statali di edilizia popolare con le Case Fanfani, costruite in varie località di Mandello. Negli "Itinerari Guzzi", curati dall'ACML, viene proposto un giro alla scoperta di questi quartieri che ancora oggi si possono vedere. All'interno della fabbrica un gruppo di dipendenti era addetto al servizio pompieri, che veniva chiamato in caso di emergenza. Svolgevano perciò esercitazioni settimanali e interventi in paese e in montagna.

Colonie estive per i figli dei dipendenti
Importanti sono state le colonie estive per i figli dei dipendenti. Nel 1934 veniva aperta una prima Colonia Guzzi in montagna, ai Piani dei Resinelli. Ben presto però si passò alle colonie marine, trasferite molto salutari per lo sviluppo della sosa e per la prevenzione di varie malattie. Dal 1941-42 fu così organizzato il soggiorno marino per i figli dei dipendenti, che raggiungevano le colonie al mare con treni diretti in partenza dalla stazione di Mandello con destinazione la Liguria: Lavagna, Chiavari, Santa Margherita Ligure.
Dalla fine degli anni cinquanta i soggiorni estivi furono ospitati in una nuova struttura, costruita a Bordighera dagli industriali lecchesi, tra cui anche Moto Guzzi: un moderno palazzo a più piani, immerso nel verde di un grande parco di 15.000 metri quadri.
A tutti i bambini, di età compresa tra i sei e i dodici anni, che potevano andarvi sia d'estate che d'inverno, veniva distribuita gratuitamente la divisa con la scritta "Moto Guzzi" e il simbolo dell'aquila sulla maglietta e sul cappellino. La capienza era di 264 posti e ogni anno, tra estate e inverno, erano garantiti otto turni. Una procedura preventiva, obbligatoria per i bambini, prevedeva visite mediche e controlli sanitari.

Il tempo libero
Per il tempo libero dei lavoratori e delle loro famiglie, a partire dagli anni venti del secolo scorso ha funzionato un Centro Ricreativo Aziendale Lavoratori (CRAL), idoneo a creare momenti di svago e di aggregazione tra i dipendenti.
Molte erano le sue attività, iniziative e proposte culturali, non solo per i lavoratori e le loro famiglie, ma anche per la cittadinanza: biblioteca, campi di bocce, sale da gioco e da bilardo, bar, corsi di lingue straniere; si poteva partecipare a gite turistiche ed escursioni, a incontri culturali e concerti eseguiti dall'orchestra di fabbrica. L'azienda si faceva carico di tutte le spese. Alcune iniziative proposte da singole persone venivano comunque appoggiate dall'organizzazione del dopolavoro che nel corso degli anni ebbe sede in vari luoghi, con vari spostamenti.
Nel dopoguerra si sentì la necessità di una nuova sede del CRAL, moderna e spaziosa, fuori dal contesto produttivo ma non troppo lontana dalla fabbrica. Venne realizzata all'ingresso del paese, ed è l'attuale Centro Sportivo Comunale. L'inaugurazione avvenne il 28 aprile 1959.
Presso il nuovo CRAL Moto Guzzi, oltre alle attività già previste da tempo nelle sedi precedenti, venivano organizzati corsi di lingue (francese e inglese), incontri culturali e mostre, vista la disponibilità di spazio; funzionava pure un circolo filatelico e venivano organizzate escursioni in montagna, visite a città, anche in collaborazione con altre associazioni.

Concerti di fabbrica
Nel salone della mensa aziendale l'Orchestra di fabbrica, composta da dipendenti, teneva concerti persino in tempo di guerra. Il gruppo era formato da alcuni musicisti che suonavano il piano, la batteria, il sax contralto, una o due trombe, un violino; a volte si aggiungevano un violoncello, una fisarmonica, un sax contralto, un sax tenore. Il programma prevedeva pezzi ballabili, canzoni in voga all'epoca, pezzi d'opera, fantasie ritmiche. Spesso il pilota Ferdinando Balzarotti cantava da tenore.
Sempre presenti erano ovviamente i lavoratori della ditta con i loro familiari, i soci del dopolavoro, ma anche i dirigenti dell'azienda che dimostravano così la loro vicinanza alle iniziative dei dipendenti. A una di quelle serate nel 1944 parteciparono anche i soldati tedeschi della Wehrmacht, oltre ai lavoratori della ditta, che furono perciò esonerati dal rispettare il coprifuoco. L'Orchestra di fabbrica della Moto Guzzi continuò a operare anche nel dopoguerra.

Gite aziendali
Negli anni successivi alla fine del conflitto, poiché poche persone disponevano di automobili, era consuetudine organizzare gite per i dipendenti, in particolare a Genova, città d'origine della famiglia Parodi. Si utilizzavano allora i pullman, e anche il viaggio era un modo per stare in compagnia e fare belle cantate. Alcune gite erano proposte dal dopolavoro per le famiglie dei dipendenti, ma anche in questo caso le spese erano a carico dell'azienda. Erano occasioni per vedere cose nuove.

La storia più recente
Moto Guzzi, dopo essere stata statalizzata nella seconda metà degli anni sessanta, ha vissuto fasi di controversa gestione da parte dell'industriale argentino Alejandro de Tomaso, cui successe il veneto Ivano Beggio, già fondatore e presidente di Aprilia, che con entusiasmo ha cercato di rilanciare il marchio Guzzi, probabilmente non valutando appieno l'impegno economico da affrontare.
Nel 2004, fortunatamente, Moto Guzzi veniva rilevata da Roberto Colaninno, amministratore delegato del Gruppo Piaggio; nel 2008 Piaggio decideva di assorbire Moto Guzzi, che diventava così un brand del suo Gruppo.

(Testo tratto da AA.VV. coordinati da Simonetta Carizzoni, *Guzzi. L'idea che ha cambiato Mandello*, Archivio Comunale Memoria Locale, Mandello del Lario 2021).

www.guzzimandello2021.com

Archivio Comunale
Memoria Locale
Mandello del Lario

Moto Guzzi Airone Sport 250 cc, 1949
Proprietario Francesco Mazzeo
Nel 1939, intorno a Mandello del Lario, volteggiava un *Airone*. Una lenta evoluzione lo portò a diventare *Sport* nel 1949, veloce, snello, maneggevole e modello di punta delle medie cilindrate. Ancora oggi rimane un esempio di affidabilità, adatto per la montagna e per le grandi distanze. Il volo elegante dell'Airone terminò alla fine degli anni cinquanta, lasciando un vuoto nella media cilindrata mai più riempiutosi.

Lyceu
Scuola delle Cose

Editore
Associazione Lyceum - Scuola delle Cose, E.T.S.
Via Piemonti Mattarella 6
98060 Oliveri (Messina)
info@scuoladellecose.it

Direttore responsabile
Gino Di Maggio

Direttore editoriale
Nino Sottile Zumbo

Art director
Faryal Zaouali

Redazione
Domenico Petrocoli

Coordinamento
Serena Vita

Nessuna parte di questo periodico può essere riprodotta senza il consenso scritto dell'editore

Registrazione Tribunale di Peer n. 1/2021 - 214 del 31 marzo 2021. Finito di stampare nel mese di luglio 2021 presso la Lavagrafia Bruni, Pistoia

MOTO GUZZI: UNA STORIA ESEMPLARE

Gino Di Maggio

È la storia di un rapporto di amicizia fra tre giovani, Carlo Guzzi, Giorgio Parodi e Giovanni Ravelli. Storia della maturazione di un sogno comune, della decisione di mettere in atto un processo produttivo all'inizio artigianale e poi industriale che si rivelerà originalissimo per alcuni decenni, segnando anche culturalmente un'epoca della storia d'Italia e la sua evoluzione.
Tutto è avvenuto all'inizio degli anni venti, in un contesto culturale che aveva registrato solo pochi anni prima la nascita del movimento futurista, con l'individuazione o intuizione, che oggi ci appare ovvia, ma che all'inizio del secolo scorso non lo era così tanto, che stava nascendo il secolo della macchina, della velocità, della cultura urbana, della simultaneità possibile, della libertà di movimento.
Fu così spesso si manifestava con la nascita di nuovi linguaggi della ricerca artistica e di nuove continue invenzioni creative nelle produzioni artigianali e industriali. Due mondi, quello delle arti e quello delle produzioni industriali, solo apparentemente lontani, tanto da poter fare affermare a Filippo Tommaso Marinetti, inventore del movimento futurista, che un'ISotta Fraschini, l'automobile più bella al mondo prodotta negli anni dieci del secolo scorso, era al contempo una scultura "più bella della Vittoria di Samotracia", il reperto archeologico forse più famoso al mondo, esposto al Louvre di Parigi.
Immaginare di produrre motociclette che non sono solo biciclette a motore – due ruote, un telaio, un motore meccanico al posto dei pedali – era nell'ordine delle cose. Carlo Guzzi fu fra frequentato l'officina di un artigiano fabbro, Giorgio Ripamonti di Mandello del Lario, una località sul lago di Como dove trascorre le vacanze estive. Con l'aiuto di Giorgio Ripamonti, che è anche un esperto di motori nautici, realizza la sua prima bicicletta a motore e da lì parte per progettare e creare il suo primo prototipo di una moto.
La storia di questo percorso straordinario, curata da Simonetta Carizzoni, è per sua gentile concessione qui parzialmente riprodotta in occasione del centenario dalla fondazione della Moto Guzzi.
Questo numero speciale della "Scuola delle Cose" esce in occasione di un raduno organizzato a Oliveri da Francesco Mazzeo che prevede l'esposizione di venti modelli della moto Guzzi. Essi appartengono a collezionisti e appassionati siciliani e ci documentano in modo spettacolare e magnifico questa storia. Li vogliamo ringraziare.
Queste motociclette, che non possiamo definire prodotti industriali, sono più propriamente manufatti (*manu facta* / fatti a mano), testimonianza non soltanto di una straordinaria capacità inventiva e di grande intelligenza progettuale, ma anche di una capacità di lavorazione artigianale che ha avuto pochi confronti nel mondo.
Durante la manifestazione verrà inoltre proiettato un film ideato da Massimo Zavaglia e Bruno Nava.



Invitiamo tutti a partecipare, specialmente i giovani. Le motociclette che vedranno, per la loro bellezza, sono sicuramente "pezzi da museo", ma sono anche molto di più. Una testimonianza ancora viva di un'etica del lavoro, e dei processi di apprendimento professionale che la precedono. La testimonianza di una funzione che ha ampliato notevolmente la nostra libertà e la nostra velocità di movimento, contribuendo così allo sviluppo economico del nostro Paese. Senza dimenticare il piacere e l'ebbrezza personale di chi decide di usarle, di pilotarle sulle nostre strade, che a volte diventano, nel nostro immaginario, veri e propri circuiti sportivi.

GUZZI. NASCITA DI UN'IDEA E DI UN MITO

Simonetta Carizzoni

La famiglia Guzzi
La famiglia Guzzi era un ricco casato milanese che all'inizio del Novecento passava le vacanze a Mandello del Lario. Il padre, Palamede Guzzi, era ingegnere e insegnava al Politecnico di Milano; sua moglie Elisa Cressini era di madre inglese e di padre genovese. A Mandello la famiglia Guzzi era ben conosciuta e frequentava la borghesia imprenditoriale che già nel secolo precedente vi aveva messo casa, operando in quel territorio nei settori della seta e della lavorazione dei metalli. Quattro erano i fratelli Guzzi: Giuseppe, Maria, Carlo e Fanny.
Giuseppe Guzzi (1882-1962), detto "Naco", era ingegnere civile e disegnò alcuni capannoni della ditta, l'insegna sulla facciata, la sede della Canottieri Moto Guzzi e la centrale idroelettrica dello Zerbo (ancora oggi visibile lungo la strada tra Abbadia Lariana e Lecco). Collaborò con Carlo a vari progetti di motociclette, tra cui la "Norge" del 1928, con la quale andò a Capo Nord anche per sperimentare il relais elastico da lui inventato. Durante i mesi estivi faceva lunghi viaggi in Austria, Germania, Francia, anche per cilladurare le moto. Con la sua Sport 500 ("Norge") compì vari raid, come lui stesso farà annotare sulla targa della sua moto, conservata presso il Moto Club Carlo Guzzi di Mandello.
Maria Guzzi (1885-1977) condivideva col marito e con Fanny la passione per la montagna e per le arrampicate. Viveva con il marito a Vicenza, dove accolse Carlo quando il padre Palamede morì, permettendogli così di continuare gli studi.
Fanny Guzzi (1896-1982) era una donna moderna e spregiudicata. Sarà ricordata per le sue ascensioni e per altri sport, oltre alla passione per la moto che usava per spostarsi da Milano a Genova quando andava a visitare i parenti, e per tornare da Sanremo a Mandello dove risiedette dal 1917. Laureata in Storia dell'Arte a Milano nel 1927, scriveva poesie e dava lezioni di inglese (tra le sue allieve c'era Francesca Gatti, futura moglie del fratello Carlo). Sulla Grigna meridionale c'è ancora la "Via Fanny", percorso di arrampicata da lei aperto nel 1923.
Carlo Guzzi (1889-1964), detto "Taj", fin da ragazzo trascorreva le vacanze a Mandello, passando il tempo libero nell'officina del fabbro Giorgio Ripamonti di Tonzanico. Ingegnoso e pratico, a vent'anni, unico tra i suoi amici, aveva già motorizzato la sua bicicletta. Era un tipo razionale e riservato, ma anche un bravo disegnatore che amava condividere le sue brillanti idee e scoperte tecnologiche.
Dopo aver frequentato le scuole industriali a Vicenza non si laureò, come le due sorelle e il fratello "Naco"; finiti gli studi superiori, andò a lavorare alla Singer e alla Isotta Fraschini.
Chiamato in aviazione nel 1914, partecipò alla prima guerra mondiale e conobbe due piloti d'aereo: Giorgio Parodi di Genova e Giovanni Ravelli di Brescia. Fra i suoi campione motociclistico. Ai due amici confidava il suo progetto di costruire una motocicletta. Insieme decisero che, finita la guerra, avrebbero fondato un'industria motociclistica basandosi sulle idee tecniche di Guzzi, sul capitale di Parodi e sulla pubblicità come pilota di Ravelli.
A guerra finita, dunque, Carlo inizia a costruire il telaio del primo esemplare della sua moto a Mandello presso l'officina di Giorgio Ripamonti, conosciuto sul lago come uno dei più validi meccanici di motori per barche. Carlo è sempre più convinto che la sua moto potrà competere con le migliori prodotte allora nel mondo (1918-1919). Intanto Giorgio Parodi convince suo padre a finanziare il progetto. Ravelli, purtroppo, muore in un incidente aereo, lasciando gli amici addolorati; così l'aquila dell'aviazione diventerà il simbolo della Moto Guzzi, a riprova dell'esperienza aeronautica dei suoi inventori.
Quando la prima motocicletta, la "GP" (Guzzi - Parodi), viene presentata al padre di Giorgio, egli intuisce subito le potenzialità dell'idea di Carlo Guzzi e offre un finanziamento. Nel 1920 viene studiato il progetto della prima officina, costruita dove ancora adesso c'è la sede della Moto Guzzi. Dotata di nove torni, vengono assunti i primi quattro operai, che alla fine del 1921 diventano già venticinque.
Il 15 marzo 1921 viene costituita ufficialmente la Società Anonima Moto Guzzi, con sede legale a Genova e stabilimento a Mandello del Lario nell'officina di 300 metri quadrati appositamente costruita nel 1920, vicino a casa Guzzi, lungo la strada statale che allora attraversava Mandello (oggi Via Emanuele Vittorio Parodi) e nei pressi della ferrovia Milano-Sondrio.
Nel 1921 vengono prodotti 17 esemplari di motociclette di colore verde, con l'aquila sul serbatoio e il nome Moto Guzzi.
Non esistendo la moderna pubblicità, per far conoscere il marchio Carlo decide di partecipare alle corse e nel settembre 1921 una Guzzi 500 cc, guidata da Gino Finzi, vince la celebre Targa Florio, gara motociclistica sulle Madonie; tra il 1921 e il 1957 la Guzzi conquisterà 14 titoli mondiali e innumerevoli risultati sportivi (ben 3332 vittorie in competizioni ufficiali).
I successi ottenuti nelle gare e le novità tecniche sono dovuti a continue prove. Dopo cento anni dalla fondazione le idee e lo spirito di Carlo Guzzi continuano ad aggiornarsi nei nuovi modelli, apprezzati in tutto il mondo.

La famiglia Parodi
Grandi armatori genovesi, i Parodi avevano una flotta di navi e un molo nel porto di Genova.
Emanuele Vittorio Parodi è stato il primo presidente della Società Anonima Moto Guzzi. Uomo pieno di vita e dalle molte attività, aveva fiutato l'affare e investito il suo denaro anche in questa impresa. Suoi figli, oltre a Giorgio, erano Enrico e Ninetta. Giorgio, amico di Carlo Guzzi, si recava spesso a Mandello partendo da Genova su una moto per testarla. E tra i finanziatori e dirigenti della Moto Guzzi ci fu anche il nipote Angelo Parodi, molto apprezzato dai dipendenti.

Il metodo di Carlo Guzzi
Carlo Guzzi sapeva fondere l'originalità con la praticità. Per realizzare le sue idee aveva un proprio metodo sperimentale: il progetto di una nuova moto aveva origine sul tavolo da disegno o su un foglio di block-notes con linee e calcoli, ma cominciava realmente a realizzarsi in officina e sul banco di prova, dove si studiavano e si risolvevano i problemi nella pratica.
Grande conoscitore di motori, materiali e carburanti, Carlo teneva sempre a verificare i progetti sul campo, sporcandosi le mani in officina, guardando in faccia i problemi e cercando le soluzioni adeguate.
Voleva testare le sue moto in diverse situazioni ambientali e su differenti fondi stradali: dal livello del mare all'alta montagna. Non pensando più di tanto al proprio prestigio, parlava spesso con i dipendenti in dialetto milanese ed era sempre presente nei vari reparti, condividendo fasi di lavoro con gli operai.
Molti dipendenti ricorderanno in seguito con che solito girare per i capannoni con la sua motoretta, chiedendo informazioni sui problemi per cercare velocemente le soluzioni più idonee. Carlo era un uomo dall'animo buono, onesto, schivo, concreto, riservato, semplice, modesto, disponibile e di poche parole. Non amava le cerimonie ufficiali, le formalità e la notorietà; non voleva mai incontrare giornalisti e fotografi e neppure essere fotografato.
Era rimonato per il suo umorismo, per le battute ironiche, ma anche per l'autocontrollo in ogni situazione e per la sua puntualità.
Era un abile disegnatore e un grande pianificatore, molto intelligente, dotato di un forte spirito di osservazione, attivo e attaccato al lavoro. Aveva coltivato la passione dei motori fin da ragazzo ed era un tecnico esperto, preciso e meticoloso, con idee geniali e intuizioni brillanti. Aveva un vero talento per la gestione e sapeva affidare i compiti alle persone giuste.
La sua formazione era in parte nella tradizione inglese, ma apprezzava i metodi di lavoro tedeschi e sognava che gli italiani fossero in grado di imitarli.
Amava la caccia e i cani, ma tra i suoi hobby c'era anche lo sci e la fotografia, e non poteva resistere al fascino delle belle donne.

Dalle corse alla produzione
Fin dall'inizio le sperimentazioni della Moto Guzzi furono favorite dalla partecipazione alle gare, dalla presenza di corridori sempre più forti che collaboravano con il team di progettisti e con Carlo Guzzi.
Tra i meccanici e i piloti si instauravano rapporti di collaborazione, come dimostrano varie foto dell'epoca. Lo stesso Carlo assisteva sempre alle gare, considerando tale pratica un modo per provare innovazioni, per modificare e adattare le macchine alle esigenze della concorrenza e anche per trasmettere alcuni "trucchi" alla produzione.
Fin dai primi successi i fan della Moto Guzzi si moltiplicarono fino a diventare una vera forza promozionale. A ciò contribuirono piloti diventati leggendari come Guido Mentasti, Valentino Gatti (cognato di Carlo Guzzi), Omobono Tenni (detto il "Diavolo Nero"), Guido Cortì, i quali come collaudatori collaboravano con i progettisti spingendo a sperimentazioni continue. Così le prove di durata e le tecniche di verifica davano risultati di assoluta innovazione nel mondo motociclistico di allora. A tale proposito va ricordato Giulio Cesare Carcano, capo dei progettisti e inventore della 8 cilindri e del bicilindrico a V, che lavorò in Moto Guzzi per trent'anni.

Motociclette per l'esercito
Già negli anni venti la Guzzi produce motociclette blindate per l'esercito. Effettua la prima fornitura di mezzi a uso militare nel 1928, con 245 moto a telaio molleggiato. Inizia così uno stretto rapporto tra l'azienda di Mandello e le alte gerarchie dell'esercito italiano e dei corpi di polizia, che durerà per molti anni.
Negli anni trenta produce per l'esercito alcuni modelli di successo, tra cui la "Granturismo 17" ("GT 17"), impiegata in Africa orientale con il suo tipico colore mimetico, e l'"Alce", schierata su tutti i fronti della seconda guerra mondiale, dalla Russia alla Grecia e all'Albania.
Poco prima della guerra, grazie all'ingegno dei progettisti della Guzzi, era nato anche il "Trialce": un veicolo a tre ruote unico nel suo genere, smontabile, paracadutabile e rimontabile in pochi minuti. Ma l'"Alce" era certamente la moto più comune, usata anche con sidecar.
Durante la guerra la Moto Guzzi era considerata essenziale, al punto da essere dichiarata "fabbrica di interesse militare", e i suoi dipendenti ricevettero una stessa di esonero dal servizio bellico.
Tra i modelli di maggiore affidabilità, l'"Airone", già in produzione durante il secondo conflitto mondiale, continuò a essere venduto alle forze armate soprattutto nel dopoguerra. I colori della verniciatura erano specifici per ogni corpo dell'esercito.
Nei primi anni quaranta, a Mandello, fu creata anche una Scuola di motociclismo in cui si tenevano lezioni di teoria e pratica per la guida di motociclette. Erano corsi ed esami organizzati insieme al Ministero della Guerra, alla locale sede fascista e alla fabbrica stessa. Consistevano in 80 ore, 25 lezioni teoriche e 15 lezioni pratiche. Coloro che superavano l'esame finale, quando venivano chiamati al servizio militare potevano entrare nella divisione motorizzata dell'esercito.
Dal 1946 al 1957 uscì dalla fabbrica di Mandello anche il "Superalce", molto simile all'"Alce", progettato specificamente per uso militare, prodotto per un decennio e assegnato all'esercito e ai carabinieri.
Negli anni cinquanta si effettuò la sperimentazione del "Mulo Meccanico" o "3x3", ma la sua produzione cominciò all'inizio degli anni sessanta. L'idea era di sostituire gli animali da soma. All'esercito ne furono consegnati circa 200 esemplari. Il "3x3", per la marcia su terreni particolarmente difficili (neve, ghiaccio, fango) o per superare ostacoli e pendenze molto elevate, montava dei cingoli sulle ruote posteriori e sulle r

Moto Guzzi Sport 14, giugno 1930
Proprietario: Fausto Amatucci
Moto Guzzi Sport 14 è la derivata del primo modello della Moto Guzzi ed è l'ultima motocicletta con il serbatoio sotto canna. A essa seguirono sorelle più "belle", più rifinite, ma lei, la Sport 14, ebbe un successo che si riserva solo alle prime donne. Ancora oggi il suo scoppio sembra un tuono a ciel sereno, ancora oggi ti porta ovunque!