Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

ACC

10000/135/731

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

0/135/731

CIVIL AVIATION, GENERAL
SEPT. 1943; FEB. 1946 – FEB. 1947

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

A.O.C.

D.D: FKM 22/8
S.S.O. wmf 12/10

Reference the minutes of the monthly staff conference.

1. The appointment of the new C.O at Lindate was done by 1st Z.A.T without reference to the Air Ministry officially. Flight Office Legal spoke to Gencal Monte on the subject and the position will be regularised by application to us for this appointment. The appointment of Colonel Porru has been sanctioned under copy of letter AFSC/360/6/ORG dated 20/8/46. We are in the process of getting information on Col. Lazzarini's past history, which will be passed to you on receipt.

2. The pension scheme has been well received and numerous officers are taking advantage of it. The overall reduction of the I.A.F. has not been well received by officers field rank, and they believe that the first to go, should be the glut of General officers, thus making way for those of inferior rank, who have ability.

3. The report on the Argentine Mission has not yet been compiled, but it should be ready within the next few days.

S.O.

3009

August 22. 1946.

2.

S.I.O. Thank you. FKM 22/8.

wmf 24/8

12304

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

S.T.O. Dore HIB.

I think a wire to (A) & (Br) Embassies on the lines of 36A – 'for their information' – would be a good thing. And say that if required a full Italian Report, 10 pages, is available in A.F.S.C. for perusal. Jow send. Copy to E.C. thro Ex Comm. Say what the Congress was composed of (to give some idea of its standing & comparative importance).

21/5. PWB Dft.

12305

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

11/4/46

How the Italian government authorised Aircone Co:, Cagliari, to operate internal services as an independent concern, and ~~should~~ have routes between Cagliari, Naples, Milan, Turin + Bolzano been allotted to this Company?

Request from
MALET - B.E.

Awaiting Lombardi's "Notizie"

12304

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

70A

"GLOBO" Extract 10/47.

ITALY'S AIR NEWS.

WE MAY SOON TRAVEL CHEAPLY BY "AIR-TAXI".

"Italy will soon have air-taxis alon, with the civil air lines" stated a Canadian technical expert to the "Globo" who has come to Italy to set up an air-taxi service Company.

According to informations sent to the "Globo" the setting up of an Italo-Canadian--American Company with equal participation is imminent.

The Canadian-American section will commence with 10 of the latest fleet Cannok 50 aircraft, capable of carrying 3 passengers and 110kgs of luggage.

The aircraft are fitted with one 150 hp engine with a range of roughly 500 Km. They can be turned into seaplanes or fitted with skis for landing on snow covered airfields. Landing and taking off at reduced speeds and in small places.

The Italian Section will have to supply the capital for the Company. Pilots and experts will be Italian whilst the different services will be directed by a person of each of the three groups.

According to the intention of its promotors the Company should operate in conjunctio with the air lines, with travel and tourist agencies and hotels. Above all the Company wishes to offer business men a means of speed with rapid transfers of goods without any time limits, bookings or other limitations. With the object of enlarging their range of action the Company will supply its aircraft with a tryptick (aircraft "border crossing" permit) for international services.

The programmes for the service will soon be presented to the Italian Authorities because the Company wishes to commence its activities next Summer. The aircraft will be scattered at first between Rome & Milan, but afterwards, depending on the results of the services, it is quite likely that Naples and Palermo will have their air-taxis too. As to the prices it will be the characteristics of the aircraft to change prices similar to those changed by the state railways for first-class sleeping carriages.

3006

TRANSLATED BY LAC MANINI.

Org W Have we any official information on this project?
no previous information available.

12307

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

GLOBO - 5/2/47.

ANNO TERZO Num. 30

Le notizie del Globo sono accuratamente vagliate: dati precisi per uomini che non hanno tempo da perdere. Abbonatevi

UZIONE

tipulati
e GGI

anno, previa deduzione quanto il lavoratore abbia cepito nel caso d'infortu- o sul lavoro, attraverso la lativa indennità.

Circa l'indennità di mensi è stabilito che nel caso somministrazione gratuita i viveri il loro valore sarà stabilito principalmente dalle Associazioni sindacali; nel caso di somministrazione di iveri a pagamento, l'impresa on deve registrare a loro aga nè il valore dei generi è la detrazione del prezzo ffettuata sul salario; nel ca- o di corresponsione dell'indennità di mensa, questa va nnotata per intero tra gli elementi della retribuzione imponibile.

NOVITA' NEI NOSTRI CIELI

Andremo forse in aerotaxi viaggiando a buon mercato

«Insieme all'aviazione civile di linea, l'Italia avrà presto anche taxi aerei», ha dichiarato a «Il Globo» un tecnico canadese, venuto in Italia per impiantare una società per l'esercizio di taxi aerei.

Secondo i progetti forniti al «Globo», è imminente la costituzione in Italia di una società con partecipazione paritetica canadese, statunitense ed italiana. L'apporto iniziale del gruppo canadese-statunitense consisterà in 10 velivoli monoplani *Fleet Canuck «80»*, di fabbricazione recentissima, capaci di trasportare tre passeggeri e 110 kg. di bagaglio. Gli apparecchi sono muniti di un motore da 150 hp. ed hanno una autonomia di circa 500 km. Possono essere trasformati in idroplani, o muniti di sci per atterraggi in campi di neve. Decollano ed atterrano a bassa velocità ed in poco spazio.

Il gruppo italiano dovrà fornire i capitali di esercizio. Piloti e specialisti saranno italiani, mentre i diversi servizi saranno diretti da un esponente di ciascuno dei tre gruppi. Secondo le intenzioni dei suoi promotori, la società dovrebbe operare in collegamento con l'aviazione di linea, per smistare passeggeri e merci verso località non servite da linee aeree, con le agenzie di viaggi, gli alberghi e gli enti per il turismo. Tuttavia la società desidera sopratutto offrire agli uomini di affari un mezzo veloce e sicuro per trasferirsi rapidamente senza vincoli di orario, prenotazioni ed altre limitazioni. Allo scopo di rendere maggiore il suo raggio di azione, la società munirà i suoi velivoli di trittico per i servizi internazionali.

I programmi di esercizio saranno prossimamente presentati alle autorità italiane, poichè la società desidera iniziare la sua attività nella prossima estate. I velivoli saranno ripartiti in un primo tempo fra Roma e Milano. Successivamente, in base alle indicazioni di esercizio, forse anche Napoli e Palermo avranno i loro taxi aerei. In quanto alle tariffe, le caratteristiche degli apparecchi da impiegare consentono di praticare condizioni assai prossime a quelle fatte dalle FF. SS., s'intende per i viaggi in prima classe e con passaggio in vagone-letto.

ali di Consumo sto a funzionare

Napoli, la concessione di un tiolo di 5 milioni.
In molte provincie gli Enti ranno istituiti non solo nei oluoghi ma anche nei co- i più importanti. Il comune elluno, per esempio, ha co- to un consorzio al quale cipano 39 comuni. Lo stes- fatto quello di Lucca con- ndo 18 comuni. Nella stes- ovincia di Lucca, Viareg- rà vita ad un proprio ella provincia di Livor- à l'Ente non solo nel ma anche a Piom- ogamente si verifi- provincia di Re- comuni di Penne giacchè un organismo similare esiste e funziona egregiamente sin dal 1919. Analoga eccezione si è fatta per Salerno.

Anche a Roma, dove il comune ha accordato direttamente un prefinanziamento di 10 milioni, sono a buon punto le pratiche per dare il maggiore possibile sviluppo all'Ente.

La neve blocca il porto di Genova

GENOVA, 4.

Il porto di Genova è oggi bloccato per la neve, e la pog-

Nessun aumento di salari in Francia

PAR

50 per cento dei loro stipendi e hanno opposizione ai piani statali di snellimento della burocrazia.

Proseguendo nel tentativo deflazionistico iniziato dal governo Blum, il Gabinetto intende inoltre adottare drastiche misure per costringere alla liquidazione degli ammassi stocks di merci imboscate e provvedere a migliorare l'organizzazione della distribuzione. Anche la campagna per la riduzione dei prezzi sarà continuata, ma molti dubitano che sia possibile un'ulteriore riduzione generale del 5 per cento, secondo le intenzioni del piano Blum. La situazione differisce molto da settore a settore, in conseguenza della passata mancanza di coordinazione tra le autorizzazioni di aumenti; in qualche caso si potrebbero quindi attuare riduzioni anche del 20 per cento e più, mentre in altri un ribasso del solo 5 per cento causerebbe gravi perdite ai produttori e potrebbe provocare chiusure di aziende.

Ieri a Roma

BORSA: Scarsi affari sui titoli di Stato che si dimostrano bene intonati specialmente per quanto riguarda i Buoni del Tesoro. Azionari, dopo apertura ferma, ripiegano al listino in prevalenza di offerte ma con scarti ridotti.

IL MERCATO LIBERO DELLE VALUTE: Stazionario.

PREZZI DEI GENERI ALIMENTARI: Sostenuto lo zucchero.

5

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

M. CLOSE - 5/1/47.

69A.

LAVI

OBSTACLES TO THE CONCESSION OF AIR LINES TO PRIVATE INDIVIDUALS

Hon. Cingolani exposes the problems facing Civil Aviation and the position of the Air Force.

Delays in the granting of concession of Internal Air Lines to private Companies, are due - according to statements made by the Air Minister Hon. Cingolani at a Press Conference - to the difficulty of allocating these Air Lines between the L.A.I. (italo-american capital) which since its constitution had been granted 14 lines (reduced to 8) and the new companies which were formed recently.

The Minister said that of 34 requests for concessions, less than 15 have been accepted and at the time being only the following companies have been formed: "The Teseo, Transadriatica, Salpanavi, Avion, Silon, Aviolinee, Mirone and on top of the L.A.I. and the A.I.L. a Sicilian Company formed by the merging of three companies already mentioned.

Referring to the Sicilian initiative, Hon Cingolani prospected the opportunity for the companies to follow the same example so that one Powerful Company with private capital be formed of the merging of all the companies.

Referring to the recent interpelations which will be answered to while the Constituent Assembly is in seating, the Minister stated that there were no airfields at Agrigento, that at the time when he was appointed Air Minister the L.A.I. and the A.I.L. (italo-american and anglo italian companies with 60% Italian capital) had already been formed and approved by the Council of Ministers. He tried to improve the conditions of the contracts and obtained the clause of "Withdrawing the concession and the obligation of a 2/3 majority for a decision from the Council of Administration in case

3004

Avion, Sitca, Aviolinee, Arrone and on top of the L.A.I. and the A.I.L. a Sicilian Company formed by the merging of three companies already mentioned.

Referring to the Sicilian initiative, Hon Cingolani prospected the opportunity for the companies to follow the same example so that one Powerful Company with private capital be formed of the merging of all the companies.

Referring to the recent interpelations which will be answered to while the Constituent Assembly is in seeting, the Minister stated that there were no airfields at Agrigento, that at the time when he was appointed Air Minister the L.A.I. and the A.I.L. (italo american and anglo italian companies with 60% Italian capital) had already been formed and approved by the Council of Ministers. He tried to improve the conditions of the contracts and obtained the clause of "withdrawing the concession and the obligation of a 2/3 majority for a decision from the Council of Administration in cases where a 2/3 majority is required by our Civil Code.

The Companies are competing mostly for the Rome-Milan, Rome-Cagliari, and Rome-Palermo air Lines, and on the subject, the Minister gave to understand that preference will be given to those companies which can guarantee regularity and safety, on this subject be referred to the problem of fuel, which obviously will be assured to the I.t.l.o American and Anglo Italian companies. The peace treaty does not impose any limitations to Civil Aviation, said Hon. Cingolani, although the world has been divided, as regards air lines, into seven zones, and that Italy comes within the sector reserved to the U.K.

This allows us to hope that our Civil Aviation boosted by foreign capital which we needed so badly, will be able to raise rapidly from the present condition. Meanwhile every thing is being made to bring Italy forward in this field. Valletta has brought under study the building of propulsionned aircraft, construction of the Lampeta has been authorised while very shortly the Allies

Copy to CC

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

will hand over Amendola airfield (near Foggia), which isthe best airfield in Europe for large aircraft from the West to the East, and Capodichino airfield. Later on a large airfield will be constructed near Rome. Agreements have been signed by nearly all foreign countries to initiate international air lines, which managed by foreigners, to day, will be compensated by reciprocal agreements as soon as Italy will have been freed from the armistice limitations. The principle has not been accepted by Russia although this country has started negotiation for a Moscow Rome air line.

Referring to the Military Aviation the Minister mentionned the harsh terms imposed upon us by the peace treaty and explained how necessary it was to disband military personnel. This will be carried out, taking into consideration technical and political principles, that is to say retaining the best men and those who were not involved with the so called Social Republic.

Part of the personnel (which is to be reduced to 5.000 men) will be absorbed by foreign countries who have already requested them, and part by civil Aviation.

FROM THE ITALIAN NEWSPAPER
"IL GIORO"
OF 5/1/1947

Translated by Sgt. P. RYAN

Note: Actually 5000 ~~Officers~~ and 20,000 other Ranks = 25,000 total.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

will be absorbed by foreign countries who have already requested them, and part by civil Aviation.

FROM THE ITALIAN NEWSPAPER
"IL GIORO"
OF 5/1/1947

Translated by Sgt. P. KYAN

Note: Actually 5000 ~~officers~~ and
20,000 other Ranks = 25,000 total.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

GINE LIRE DIECI

Domenica 5 Gennaio 1947 - Ss. Nome di Gesù

Globo

RICOSTRUZIONE

Ed ora bisogna lavorare senza incertezze, dubbi, esitazioni - Fatevi guidare dal Globo *- Abbonatevi oggi stesso*

IL GLOBO - 5.1.1947.

Ostacoli alla concessione di linee aeree ai privati

L'on. Cingolani illustra i problemi dell'aviazione civile e la situazione di quella militare

Il ritardo nelle concessioni a società private della gestione di linee aeree interna è dovuto — secondo quanto ha dichiarato durante una conferenza stampa il Ministro dell'Aeronautica on. Cingolani — alla difficoltà di suddividere le linee stesse tra la L.A.I., con capitale italo-americano e che ha fin dalla sua costituzione ottenuto l'assegnazione di 14 linee poi ridotte a 8, e le nuove società italiane, che sono sorte in questo ultimo periodo.

Circa 34 — ha detto il Ministro — sono state le domande avanzate per la costituzione di nuove società, ma di queste richieste ne sono state accolte meno di 15 e, per ora, sono state costituite solamente la Teseo, la Transadriatica, la Salpanavi, l'Avion, la Silom, l'Aviolines, l'Airone e, oltre la L.A.I. e la A.I.L., una società siciliana risultante dalla fusione di tre precedenti. Accennando a questa iniziativa siciliana, l'on. Cingolani ha prospettato l'opportunità che anche altre società seguano l'esempio fino a dar vita, possibilmente, ad una grande società con capitale privato.

Riferendosi alle recenti interpellanze, alle quali verrà risposto in sede di Costituente, il Ministro premesso che ad Agrigento non c'è campo d'aviazione, ha fatto presente che, al momento in cui egli ha assunto il dicastero dell'Aeronautica, la costituzione delle due società L.A.I. e A.I.L., rispettivamente italo-americana e italo-inglese e con 60 per cento di capitale italiano, era già avvenuta e approvata dal Consiglio dei Ministri. Egli si è sforzato di migliorare le condizioni dei contratti ottenendo, tra l'altro, la limitata facoltà di recesso e l'obbligo che si verifichi la maggioranza di 2/3 per le decisioni del Consiglio di Amministrazione solo nei casi in cui i 2/3 sono chiesti dal nostro Codice Civile.

Per quanto riguarda la costruzione di aerei a reazione ed è stata permessa la costruzione dello Zappata, mentre entro breve tempo ci verrà consegnato dagli Alleati, oltre che l'aeroporto di Amendola presso Foggia — il migliore che vi sia in Europa per gli scali dei grandi apparecchi da trasporto e che è un punto di arrivo dall'occidente e di partenza per l'oriente — quello di Capodichino. A Roma verrà poi costruito un grande aeroporto.

Accordi sono stati presi con

Un'altra fase della lotta alla "nera"

La lotta contro la «borsa nera» è entrata nella terza fase. Al primo bollettino circa lo andamento delle operazioni che in alcuni giorni avevano raggiunto risultati addirittura irrisorii, seguì una richiesta di tregua da parte dei borsari neri — per consentire lo smercio di merce deteriorabile. — Ora il Ministero dice che la tregua c'è e non c'è e annuncia, per bocca del Sottosegretario Corsi che «la lotta contro il mercato nero sarà continuata con la stessa energia con la quale è stata iniziata e che si combatteranno le fonti di produzione e di lavorazione, che incrementano il mercato nero».

Intanto l'Alto Commissario per la Sardegna ha ritirato il permesso di esportazione dall'isola di 7 mila agnelli macellati già pronti per essere spediti da Olbia alla volta di Roma.

Cronaca di ieri: una commissione guidata dall'on. Nadia Spano ha chiesto all'on. Aldisio la distribuzione dei generi razionati, il mantenimento delle attuali tariffe dei servizi pubblici, e leggi severe contro gli speculatori. L'on. Aldisio ha promesso che il Governo si interesserà della cosa.

Ieri a Roma

BORSA: Titoli di Stato poco attivi; deboli le Redditi e i Redimibili, in buona vista i Buoni del Tesoro. Mercato azionario con indubbi segni di ripresa e vivacità di scambi, intonazione ferma e chiusura ai massimi della giornata.

IL MERCATO LIBERO DELLE VALUTE: prosegue la iniziata flessione.

ALLA COSTITUENTE

L'amministrazione

3062

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

alla "nera,,

La lotta contro la «borsa nera» è entrata nella terza fase. Al primo bollettino circa lo andamento delle operazioni che in alcuni giorni avevano raggiunto risultati addirittura irrisori, seguì una richiesta di tregua da parte dei borsari neri — per consentire lo smercio di merce deteriorabile. — Ora il Ministero dice che la tregua c'è e non c'è e annunzia, per bocca del Sottosegretario Corsi che «la lotta contro il mercato nero sarà continuata con la stessa energia con la quale è stata iniziata e che si combatteranno le fonti di produzione e di lavorazione, che incrementano il mercato nero».

Intanto l'Alto Commissario per la Sardegna ha ritirato il permesso di esportazione dall'isola di 7 mila agnelli macellati già pronti per essere spediti da Olbia alla volta di Roma.

Cronaca di ieri: una commissione guidata dall'on. Nadia Spano ha chiesto all'on. Aldisio la distribuzione dei generi razionati, il mantenimento delle attuali tariffe dei servizi pubblici, e leggi severe contro gli speculatori. L'on. Aldisio ha promesso che il Governo si interesserà della cosa.

di linee aeree ai privati

L'on. Cingolani illustra i problemi dell'aviazione civile e la situazione di quella militare

Il ritardo nelle concessioni a società private della gestione di linee aeree interna è dovuto — secondo quanto ha dichiarato durante una conferenza stampa il Ministro dell'Aeronautica on. Cingolani — alla difficoltà di suddividere le linee stesse tra la L.A.I., con capitale italo-americano e che ha fin dalla sua costituzione ottenuto l'assegnazione di 14 linee poi ridotte a 8, e le nuove società italiane, che sono sorte in questo ultimo periodo.

Circa 34 — ha detto il Ministro — sono state le domande avanzate per la costituzione di nuove società, ma di queste richieste ne sono state accolte meno di 15 e, per ora, sono state costituite solamente la Teseo, la Transadriatica, la Salpanavi, l'Avion, la Silom, l'Aviolinee, l'Airone e, oltre la L.A.I. e la A.I.L. una società siciliana risultante dalla fusione di tre precedenti. Accennando a questa iniziativa siciliana, l'on. Cingolani ha prospettato l'opportunità che anche altre società seguano l'esempio fino a dar vita, possibilmente, ad una grande società con capitale privato.

Riferendosi alle recenti interpellanze, alle quali verrà risposto in sede di Costituente, il Ministro premesso che ad Agrigento non c'è campo d'aviazione, ha fatto presente che, al momento in cui egli ha assunto il dicastero dell'Areonautica, la costituzione delle due società L.A.I. e A.I.L. rispettivamente italo-americana e italo-inglese e con 60 per cento di capitale italiano, era già avvenuta e approvata dal Consiglio dei Ministri. Egli si è sforzato di migliorare le condizioni dei contratti ottenendo, tra l'altro, la limitata facoltà di recesso e l'obbligo che si verifichi la maggioranza di 2/3 per le decisioni del Consiglio di Amministrazione solo nei casi in cui i 2/3 sono chiesti dal nostro Codice Civile.

Il conflitto tra le società si verifica soprattutto per la gestione delle linee Roma-Milano, Roma-Cagliari e Roma-Palermo, e a questo proposito il Ministro ha lasciato intendere chiaramente come dovrà essere tenuto soprattutto conto delle domande di quelle società che diano assoluta garanzia di effettuare il servizio con regolarità e con sicurezza. A questo proposito egli ha fatto cenno al problema della benzina che è grave in quanto l'approvvigionamento del carburante verrà evidentemente assicurato soprattutto per le società italo-inglese e italo-americano.

L'aviazione civile non forma comunque oggetto — ha detto l'on. Cingolani — di limitazioni da parte del Trattato di pace, nonostante che il mondo, per quanto riguarda le linee aeree, sia stato diviso in sette zone e che l'Italia rientri nel settore riservato alla T.W.A. Questo ci dà la speranza che la nostra aviazione civile, favorita anche dall'apporto di capitale straniero di cui avevamo bisogno, possa risorgere rapidamente.

Intanto si stanno facendo tutti gli sforzi possibili per riportare l'Italia in primo piano in questo campo. Vari [illegible] a costruzione di aerei a reazione ed è stata permessa la costruzione dello Zappata, mentre entro breve tempo ci verrà consegnato dagli Alleati, oltre che l'aeroporto di Amendola presso Foggia — il migliore che vi sia in Europa per gli scali dei grandi apparecchi da trasporto e che è un punto di arrivo dall'occidente e di partenza per l'oriente — quello di Capodichino. A Roma verrà poi costruito un grande aeroporto.

Accordi sono stati presi con quasi tutti i paesi esteri per iniziare linee internazionali che, mentre vengono oggi gestite dagli stranieri, verranno poi compensate con la reciprocità non appena l'Italia sarà fuori dai vincoli armistiziali. Questo principio non è stato accolto dalla Russia che pur ha fatto passi verso il nostro Governo per una linea Mosca-Roma.

Parlando dell'aviazione militare il Ministro ha fatto cenno alle dure condizioni che ci vengono imposte dal trattato di pace e ha detto come si renda assolutamente necessario lo sfollamento del personale, opera che sarà seguita secondo principi tecnici e politici, conservando cioè i migliori e coloro che non si siano compromessi con la pseudo repubblica sociale. Parte del personale militare, che dovrà essere ridotto a 8.000 uomini, verrà assorbito dall'Estero che ne ha fatto richiesta e dalla aviazione civile.

Ieri a Roma

BORSA: Titoli di Stato poco attivi; deboli le Redimibili e i Redimibili, in buona vista i Buoni del Tesoro. Mercato azionario con indubbi segni di ripresa e vivacità di scambi, intonazione ferma e chiusura ai massimi della giornata.

IL MERCATO LIBERO DELLE VALUTE: prosegue la iniziata flessione.

LE ALTRE NOTIZIE

[illegible] al

ALLA COSTITUENTE

ll'amministrazione internazionale?

vati, ha il compito di facilitare gl'investimenti di capitali, intesi ad aumentare la produzione e la restaurazione delle economie distrutte o sconvolte dalla guerra.

(Continua in 4. pag. 2. col.)

Due miliardi già spesi per la ricostruzione del porto di Genova

GENOVA, 4.

Tutte le promesse fatte alla fine del 1945 dai rappresentanti del Consorzio autonomo del [illegible] sono state mantenute — ha recentemente affermato il Presidente del consortile, ing. Canepa. Ora un'altra meta è indicata ai genovesi: la totale ricostruzione del porto durante il 1947. Due miliardi sono già stati spesi, e il governo ha ultimamente assicurato un ulteriore finanziamento di un mi[illegible] Con[illegible]

tiva della individuazione delle responsabilità; che si evitino intralci alla produzione e all'afflusso degli investimenti indispensabili, soprattutto in questa fase di ripresa dell'attività industriale.

E' stato quindi espresso il concetto che i consigli di gestione, per i quali, secondo i dirigenti di azienda, sarebbe più appropriata la denominazione di Comitati di produzione, dovrebbero: avere funzioni consultive nei riguardi della produzione e della migliore utilizzazione degli impianti e delle maestranze; essere costituiti da rappresentanze paritetiche delle diverse categorie di lavoratori presenti nell'azienda (dirigenti, impiegati, operai) nominate dalle rispettive categorie per assicurare che la scelta avvenga in base ai criteri della competenza e per realizzare sul piano sociale la collaborazione delle diverse [illegible] di lavoratori.

3002

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

IMT

684

Hon. Andrea Finocchiaro Aprile introduced a motion to the President of the Council and to the Air Minister to ask why was authorisation to activate Rome-Agrigento Air line refused to a company and why, instead of enabling the Italian Wing to live, has it been decided to liquidate it, while at the same time making a convention with a Private American Company "which it is known is in serious financial troubles" said convention was not submitted to the State Council, nor was it sanctionned by a decree from the head of the State.

The motion moreover asks why has the Air Minister omitted to take action, as should have been his duty, against Col. Calle ex Director General for Civil Aviation and Air Traffic, who putting private interests in his public office has annuled and turned to his own personal benefit, the rights of the Italian Civilian Aviation, favouring the Italo American Company of which as is publicly known, even though he was on active permanent service, he grabbed as a reward for his favours, the seat of director, which he took up as soon as the Company which he formed and patronised through his public office and by the unexplained help of directing organs of the Ministry, was constituted.

The motions ends asking "is it not a duty to suspend the plan of distribution of the intended air lines, while bringing the convention and the procedure of allocation of these lines under the discussion of the Constituent Assembly which will feel it its duty to appoint a parliamentary commission to carry on an inquest to clarify facts and circumstances.

FROM THE ITALIAN NEWSPAPER
"IL BUONSENSO"
OF 3/1/1947

Translated by Sgt. F. KIAN

3001

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

med and parliament[illegible] ned help of directing organs of the Ministry, was constituted.

The motions ends asking "is it not a duty to suspend the plan of distribution of the intended air lines, while bringing the convention and the procedure of allocation of those lines under the discussion of the Constituent Assembly which will feel it its duty to appoint a parliamentary commission to carry on an inquest to clarify facts and circumstances.

FROM THE ITALIAN NEWSPAPER
"IL BUONSENSO"
OF 3/1/1947

Translated by Sgt. F. KIAN

3001

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

123 1-6

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

loro sedi al passa
un corteo comunista di circa 80 persone, preceduto da bengali e fanfara. Lungo il percorso i comunisti hanno sparato numerose botte[illegible] alcune delle quali hanno colpito la sede qualunquista. Raffaele Conti ha manifestato il suo disappunto deplorando il contegno dei comunisti e poichè era armato di pistola ha minacciato di far fuoco se gli schiamazzi fossero continuati. Questo ha provocato il conflitto degenerato in lotta violenta. Il comunista Giorgio Bellirano fu ferito da un colpo di pistola ed è poi morto all'ospedale. Sono stati feriti anche il qualunquista Conti ed il reduce Vincenzo Bordello.

▲ **L'ON. ANDREA FINOCCHIARO APRILE** ha presentato una interpellanza al Presidente del Consiglio e al Ministro dell'Aeronautica per chiedere perchè si sia negata a una società l'autorizzazione di una linea aerea Roma-Agrigento e perchè, anzichè lasciar vivere l'Alì Italiana, si è creduto di metterla in liquidazione, stipulandosi invece una convenzione con una società privata americana che «come si apprende versa in gravi difficoltà finanziarie»: convenzione che non è stata portata all'esame del Consiglio di Stato nè fatta sanzionare da un decreto del Capo dello Stato. La interpellanza chiede inoltre: «perchè il Ministero dell'Aeronautica ha omesso di agire, come sarebbe stato suo dovere, a carico del colonnello Gaile, ex direttore generale dell'Aviazione Civile e del traffico aereo, il quale, mettendo interessi privati negli atti del suo pubblico ufficio, ha arrecato, per suo esclusivo tornaconto personale, i diritti dell'aviazione civile italiana in favore della società italo-americana, della quale, come è notorio, fin da quando era in servizio attivo permanente, si era accaparrato, in compenso dei suoi favori, il posto di direttore, che ha occupato, non appena costituita la società da lui, per le sue pubbliche funzioni, patrocinata e posta in essere con la inesplicabile connivenza degli organi direttivi del Ministero». L'interpellanza conclude domandando «se non si ritenga doveroso di sospendere il piano di distribuzione delle linee predisposte, portando in convenzione e la procedura da adottare nell'assegnazione delle linee alla discussione dell'Assemblea Costituente che sentirà il dovere di nominare una commissione parlamentare di inchiesta per accertare fatti e circostanze.

▲ **LE FORNITURE DI GENERI ALIMENTARI ALLA CITTA' DEL VATICANO.** In merito alla notizia pubblicata qualche giorno fa da un giornale, secondo la quale nel 1946 l'Alto Commissariato per l'Alimentazione avrebbe fornito al Vaticano oltre 500 mila [illegible] di grano, negli ambienti del Vaticano [illegible] Governo

▲ **DI**
SCL
lo «
chio
cora
di far
al vec
patriare
sul nas
Inoltre a
erano
pianific
un piano
industrial
lleazione

▲ **OGGI**
NUOVO
PUBBLIC
Presidente
rizzato ber
più impert
guarda la
A proposito
fa è a Was
sia che Joh
tore» dei m
dato al co
ricano del «
penaghen c
quale ha de
ri americani
necessario,
cora».

▲ **IL GOV**
NICO HA AS
TROLLO ES
LE MINIERE
ed ha immedia
ciato un vaste
retto a migli
mentare la
scopo di fav
interna e le
entrambe sol
scarsità di c
di. Il progra
dal Governo
dere da dice
l'esecuzione
1500 piccole c
per l'estrazion
sono passate i
verno. Ne sono
meno di 700 n

▲ **LE MEMOR**
RA DI CHURC
prietario e dirett
Telegraph, lord C
ve che «sono in
taye» per l'acquis
blicazione delle
guerra scritte da
Già da parecchi
lano le voci di que
la quale l'ex Prime
attenderebbe da temp
cente pubblicazione da
del *Daily Telegraph*
manoscritto d. Church
difesa degli Stati Uniti
ropa ha dato maggior
to alle voci.

▲ **SEGNI DI DISTE**
NE IN INDOCINA. Se
dispacci di stampa, il
stro francese delle Col
Marius Moutet, ha lase
Saigon in aereo diretto
Hanoi, dove il Presidente
la repubblica vietnamese
Chin Minh spera di avere
colloquio con lui per por
ni combattimenti nell'Indo
na settentrionale. La not
ha prodotto molta impre
ne. Gli ambienti francesi
no piuttosto cauti ne
previsioni circa l'incon
Moutet ed il Pres
namese. Ad og
no in ri

IL Giornale. — 3.1.1947.

A PARLIAMENTARY INQUEST ON CIVILIAN AVIATION

Italian Companies sacrificed to the benefit of others and their desire for collaboration frustrated.

In Montecitorio circle the request for a Parliamentary investigation on Civil Aviation, following a motion put forward these days by Hon. Finocchiaro Aprile was given as certain last night.

The motion dealt with unfair treatment to Italian Companies who intended to operate air Lines.

Yesterday having heard about the intention of promoting a parliamentary inquest Minister Hon. Cingolani invited press representatives to explain the reasons of his own line of conduct.

It is a fact that the fair aspirations of Italian Companies were sacrificed in favour of other companies with mainly foreign capital. The same Minister is charged with not having improved but rather devaluated the installations and the possibilities of a well known and formerly established Italian Company, preventing it from cashing amounts held to its credit by the Aeronautical Administration while having the considerable equipment held at Venice and Marsano and belonging to the Company declared war booty and putting the Company into liquidation. It will be the duty of the parliamentary inquest to ascertain the ~~evil~~ foundation of the criticism raised in the actual management of one of the sectors which interest mostly and in various way the Italian Economy.

FROM THE ITALIAN NEWSPAPER
"ITALIA NUOVA"
OF 5/1/1947

2000

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

were sacrificed in favour of other companies with ~~having~~ improved capital. The same Minister is charged with not having improved but rather devaluated the installations and the possibilities of a well known and formerly established Italian Company, preventing it from cashing amounts held to its credit by the Aeronautical Administration while having the considerable equipment held at Venice and Barsano and belonging to the Company declared war booty and putting the Company into liquidation. It will be the duty of the parliamentary inquest to ascertain the ~~will~~ foundation of the critic~~a~~ raised in the actual management of one of the sectors which interest mostly and in various way the Italian Economy.

3080

FROM THE ITALIAN NEWSPAPER
"ITALIA NUOVA"
OF 5/1/1947

Translated by Sgt. B. KYAN

No action by us.

13/1/47

13/1/47

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12 3 | 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...di sem-
...abrigativa. Il gene-
...ale d. brigata LUSH, commis-
sario esecutivo della *Allied Commission*, è stato incaricato da STONE di sovraintendervi, e passare istruzioni. Lush ha avvertito il *Rome Area Command* e le autorità di Ciampino, pre-

...a non
passare la ne...
dann...one crede, dove crede -
con... crede. Ci basta soltanto
che ... stessi giornali non fo-
men... agitazioni e contro gli
affam...uri» e a sostegno «del
popolo che ha fame»: quella
fame che i gerarchi dei due par-
titi, evidentemente, non cono-
scono più, se pure l'hanno mai
conosciuta.

GIOVENALE

...IUS

...Guerra ha
...la seguen-
...dipendenti:

...avrà luo-
...el giuramen-
...dell'Esercito
...so la formu-
...l'Assemblea

...indirizzo
...rmarci in
...nfidenzia-
...n s.p.o e
...c.c. che
...grado di
...ento,
...essere im-
...n «licen-
...u attesa
...di Stato
...riserva
...onomico
...l'obbligo
...rme,
...ve-
...ppuran-
...ell'am-
...resento
...essere
...».
...e so-
...stesso
...parte
...di
...—
...so-
...ri-
...arti-
...alore
...to».
...iento
...nel-
..., da
...ende
...ren-
...zza,
...ella-
...amo

Un'inchiesta parlamentare sull'aviazione civile

Le società italiane sacrificate a vantaggio di altre ed il loro desiderio di collaborazione frustrato

Negli ambienti di Montecitorio si dava per certa ieri sera la richiesta di un'inchiesta parlamentare sull'aviazione civile a seguito dell'interpellanza presentata in questi giorni dall'on. Finocchiaro Aprile a proposito del trattamento di sfavore fatto a società italiane che intendono esercitare linee di traffico aereo.

Proprio nella giornata di ieri, avuto notizia della presentazione dell'interpellanza e dell'intenzione di promuovere un'inchiesta parlamentare, il ministro on. Cingolani ha convocato i rappresentanti della stampa per spiegare loro le ragioni della propria linea di condotta. Sta di fatto che le giuste aspirazioni delle società italiane sono state sacrificate a vantaggio di altre società con capitale in prevalenza straniero. Allo stesso Ministro si fa anche carico di non aver valorizzato, anzi di aver svalutato l'attrezzatura e le possibilità di una nota preesistente società italiana, impedendole di incassare i propri crediti presso l'Amministrazione aeronautica ed altre amministrazioni e facendo dichiarare «preda bellica» l'ingente materiale di cui la società disponeva a Venezia, Bassano, ecc., mettendola in liquidazione.

L'inchiesta parlamentare avrà il compito di accertare la fondatezza dei rilievi mossi all'attuale gestione in uno dei settori che più interessano e per vari lati l'economia italiana.

ITALIA NUOVA - 5.1.1947

2989

2320

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "IL GLOBO" 29/12/46

664

PLANES THAT DO NOT FLY.

THE RENEWAL OF AIR TRANSPORT SERVICES IS SLOWED BY BUREAUCRACY.

A Number of Douglas C 47 Aircraft, acquired by the Italo-American Company, Italian Air Lines, for use on the Italian Air Routes, arrived in Rome some weeks ago. Entirely reconverted and fitted anew for passenger transport in the Fiat aeronautical factories, the planes are now ready for use, but authority to exercise the line is still awaited, as the Ministry having not yet completed the preliminary procedure for the granting of the concessions.

The re-acquired right to operate commercial airlines has resulted in the creation of numerous airlines, whose number is said to exceed ten already. Each and every one of the companies, some of which are still lacking aircraft and adequate equipment for technical installations and financial backing, are all trying to obtain from the Italian Air Ministry permission to operate. Political friendship, past experience in the field of civil aviation and supposed overpowering regional interests have been exhausted in the race to obtain and monopolise the concession of the lines with the greatest traffic. Nevertheless, the competitors being numerous, requests have been sent for the concession of entirely new lines, the working of which would constitute an experiment not deprived of financial hopes for the lines operating these.

Meanwhile, amongst the numerous requests for concessions and the equally large number of demands for their acceptance, the Italian Air Ministry hesitates to take decisions that would probably provoke contrasts and recriminations in the civil aviation world. In this way, the small number of societies, having planes and materials for the immediate commencement of important services, are compelled to remain inactive and sustain considerable expenses in maintaining materials and employing personnel. These firms hope that the Air Ministry will as soon as possible decide to carry out the procedure for obtaining the concessions already requested, taking into consideration those objective elements, that the existing law regards as imperative for commercial air lines and the granting of permits.

TRANSLATED BY LAC SECTION.

2998

From all the papers of date?
In future pl. send these direct to the head of the translation Sect. Pub 9/1

Pub 9/1 JG 14/1

JG 22 23/1

2321

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

PLANES THAT DO NOT FLY.

THE RENEWAL OF AIR TRANSPORT SERVICES IS SLOWED BY BUREAUCRACY.

A number of Douglas C 47 Aircraft, acquired by the Italo-American Company, Italian Air Lines, for use on the Italian Air Routes, arrived in Rome some weeks ago. Entirely reconverted and fitted anew for passenger transport in the Fiat Aeronautical factories, the planes are now ready for use, but authority to exercise the line is still awaiting for the Ministry to complete the preliminary procedure for the granting of the concessions.

The re-acquired right to operate commercial airlines has resulted in the creation of numerous airlines, whose number is said to exceed ten already. Each and every one of the companies, some of which are still lacking aircraft and adequate equipment for technical installations and financial backing, are all trying to obtain from the Italian Air Ministry permission to operate. Political friendship, past experience in the field of civil aviation and supposed overpowering regional interests have been exhausted in the race to obtain and monopolise the concession of the lines with the greatest traffic. Nevertheless, the competitors being numerous, requests have been sent for the concession of entirely new lines, the working of which would constitute an experiment not deprived of financial hopes for the lines operating these.

Meanwhile, amongst the numerous requests for concessions and the equally large number of demands for their acceptance, the Italian Air Ministry hesitates to take decisions that would probably provoke contrasts and recriminations in the civil aviation world. In this way, the small number of societies, having planes and materials for the immediate commencement of important services, are compelled to remain inactive and sustain considerable expenses in maintaining materials and employing personnel. These firms hope that the Air Ministry will as soon as possible decide to carry out the procedure for obtaining the concessions already requested, taking into consideration these objective elements, that the existing law regards as imperative for commercial air lines and the granting of permits.

TRANSLATED BY LAC COSTIGAN.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

VELIVOLI CHE NON VOLANO

La ripresa dei servizi aerei ritardata dalla burocrazia

Sono giunti a Roma da qualche settimana alcuni velivoli Douglas C-47, a suo tempo acquistati dalla Società italo-americana Linee Aeree Italiane per essere adibiti ai servizi aerei italiani. Tali apparecchi, interamente revisionati ed attrezzati a nuovo per il trasporto passeggeri negli stabilimenti aeronautici della Fiat, sono pronti ad entrare in linea, ma si attende che il Ministero dell'Aeronautica si decida a completare l'istruttoria preliminare alle concessioni di esercizio.

La riacquistata libertà di esercizio di servizi aerei commerciali ha dato luogo in pochi mesi a numerose iniziative rivolte alla costituzione di compagnie di trasporti aerei, il cui numero, si dice, supera già la decina. Ognuna di queste compagnie, alcune delle quali sarebbero intanto sprovviste di materiale di volo e di un'adeguata attrezzatura tecnica e finanziaria, preme sul Ministero dell'Aeronautica per ottenere le concessioni di esercizio.

Amicizie politiche, antiche esperienze nel campo dell'aviazione civile, pretesi preminenti interessi regionali sono simultaneamente nel tentativo di ghermire ad accaparrarsi la concessione delle Linee di maggior traffico. Tuttavia, essendo numerosi i concorrenti, sono state inoltrate anche richieste per la concessione di linee del tutto nuove, il cui esercizio comporterà un esperimento non privo di alee finanziarie per i concessionari.

Intanto, fra le numerose domande di concessione e le non meno numerose pressioni per il loro accoglimento, il Ministero dell'Aeronautica esita a prendere decisioni, che probabilmente provocherebbero contrasti e recriminazioni negli ambienti dell'aviazione civile. In tal modo anche le poche società che hanno approntato quadri e materiali per l'immediato avviamento di alcuni importanti servizi sono costrette a sostenere ingenti spese, affrontando spese non indifferenti per il personale e la manutenzione del materiale. Tali imprese si augurano che il Ministero si decida al più presto ad esaminare le pratiche relative alle concessioni già chieste, prendendo in considerazione quegli elementi oggettivi che la vigente disciplina legislativa in materia di servizi aerei commerciali pone quali condizioni essenziali per il rilascio delle concessioni di esercizio.

12523

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "IL GLOBO" - 29/12/46. 65A

TRIESTE - FUTURE INTERNATIONAL AIR CENTRE.

Italian Air Transport Services, helped by new private interests, are being reorganised. The most important airlines which are to operate in the Peninsula are the ALI, Anglo-Italian Company, the IAI, Italo-American Company, the Airone Company of Cagliari, the Italian Airlines of Milan, the Trans-Adriatic of Venice and the SISA of Trieste.

The Trieste SISA (Italian Company of Air Transport) was formed on the 4th August 1921, as the first Italian Company dealing with Civil Air Transport Services. We can therefore consider it as a pioneer of the Italian Air Force. Overcoming innumerable obstacles of a general and local nature arising from situations particular to the region, to-day, this Company has been reconstituted at Trieste. This Company will dispose, it appears, of an airport in the vicinity of the city, to be served by a comfortable and rapid service of autopullman passenger buses. The lines planned in the first part of the programme are:-

1. Trieste-Bologna-Rome-Naples.
2. Trieste-Milan (Genoa-Turin).

The first line will make connection in Rome, with departures for Cagliari and Palermo. Trieste, thanks to the SISA, will be on the great International Air Communications network.

According to certain provisions made by the SISA new airlines administered, we believe, by the SISA on a reciprocal basis with Czech, Polish and Jugoslav airline companies, are to join Trieste with East-Central Europe.

From Trieste, passengers can connect with services going to Western Europe. Other plans under consideration would give LIFE TO two important international air lines, Trieste-Prague and Trieste-Cairo. The aircraft at the disposal of the SISA are to-day ~~composed~~ of 5 Douglas C 47 land planes, capable of carrying 25 passengers and a crew of three and of developing a cruising speed of 266 Km (177 miles) per hour. The crews are made up of pilots of proven experience, acquired from the Italian and Foreign Civil Air Lines and, each one having at least 2 million Km of flight to his credit.

The SISA will also attend to the postal letter and parcel services with considerable increase in speed of delivery of correspondence.

TRANSLATED BY LAC COSTIGAN.

2936

From Naval Intelligence Division

12324

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Trieste futuro centro aereo internazionale

TRIESTE, 28 — I servizi aerei italiani si stanno riorganizzando sotto la spinta di nuove iniziative private. Le principali Società aeree che egiamno ben presto nella Penisola sono: la A.L.I., Società italo-inglese; la L.A.I., società italo-americana; la Soc. Airone di Cagliari; le Aviolinee Italiane di Milano; la Transadriatica di Venezia e la triestina S.I.S.A.

La triestina S.I.S.A. (Società Ital. Servizi Aerei) fu fondata il 4 agosto 1921 come prima società italiana di servizi aerei civili. Si tratta perciò della pioniera dell'aeronautica italiana. Ogni questa Società è stata ricostituita a Trieste ed ha formulato un primo programma, superando innumerevoli difficoltà d'ordine generale e locale derivanti dalla particolare situazione della regione. Essa disporrà — a quanto sembra — di un aeroporto in prossimità della città, collegato con un comodo e rapido servizio di autopullman di gran turismo per il trasporto dei passeggeri. Le linee progettate — nella prima parte del piano sono:

1) Trieste - Bologna - Roma - Napoli;

2) Trieste - Milano (Genova - Torino).

La prima linea, giunta a Roma si congiungerà, con quelle portanti a Cagliari e a Palermo. Trieste, per merito della S.I.S.A. verrà inserita nel grande quadro delle comunicazioni aeree internazionali. Dall'Europa centro-orientale almeno secondo talune previsioni della S.I.S.A., giungeranno a Trieste nuove linee aeree gestite, credo, dalla S.I.S.A., in compartecipazione con società aeree cecoslovacche, polacche e jugoslave.

Da Trieste i passeggeri potranno inoltrarsi verso l'Europa occidentale. Altri studi tendono alla creazione di due grandi linee internazionali fra Trieste e Praga e Trieste e il Cairo.

La flotta aerea della S.I.S.A. consta, per ora, di 5 apparecchi terrestri del tipo Douglas C. 47, portanti 25 passeggeri ed un equipaggio di 3 persone e sviluppanti una velocità di crociera di 266 Km. l'ora. Gli equipaggi sono formati da piloti di provata esperienza, acquisita su tutte le linee aeree civili italiane ed estere, i quali hanno ciascuno al loro attivo almeno 2 milioni di Km. di volo.

La S.I.S.A. gestirà anche il servizio postale e quello dei pacchi con notevole vantaggio per la celerità delle corrispondenze. — *(Ans)*.

12325 Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

GAP

From: Air Forces Sub-Commission (Int. Section)
Allied Commission Rome
To : Stato Maggiore Dell'Aeronautica
Ufficio " I ".
Ref : AFSC/1107/Int.
Date: December 9th. 1946

SECRET

Bi-weekly Airline
Rome - Palermo - Tunis.

With reference to your UI/754824/C. dated 27th. November 1946, Air France are not at present running an air service between Rome - Palermo - Tunis. They intend to open such a service at once, but will only be able to do so if they obtain the necessary approval from the Italian Government.

(P.M. GRAVELL)
Section Officer
for Director
Air Forces Sub-Commission
Allied Commission:Rome.

JKM
2/1 2955

1891.

12326

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

T. 1446

STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA

UFFICIO «I»

Prot. UI/ 754824/e

Roma, 27.11.46 (63A

RISERVATO PERSONALE

Al L'A.F.S.C.
Int.Section
ROMA

OGGETTO: Linea bisettimanale "Roma-Palermo-Tunisi".-

Risulta a questo Ufficio che l'Air France ha istituito un collegamento aereo bisettimanale tra Roma-Palermo e Tunisi.-

Si sarà molto grati a codesta A.F.S.C. per quelle notizie che vorranno essere fornite a eventuale conferma di quanto precede.-

IL CAPO DELL'UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota = F.SANTINI)

(Translation)

"This office learns that 'Air France' has begun a weekly run between Rome, Palermo and Tunis. 2994
We should be glad to have confirmation or otherwise of the above."

No hint they intend to have one [More only if the Italian Government object.] yet.

(62A

Milano deve ridiventare centro aereo internazionale

Un concreto progetto per il potenziamento dell'aeroporto di Linate

Il «Corriere della Sera» ha dato notizia stamane dell'approvazione da parte della Commissione consultiva dei trasporti per il piano regolatore — riunitasi nella sede del Comune sotto la presidenza dell'assessore ing. Giambelli — di un progetto degli ingegneri Guagliumi e Macchi per il potenziamento dell'aeroporto di Linate, in relazione al collegamento con le nuove linee aeree europee.

Nella riorganizzazione del sistema di comunicazioni che collega Milano alle altre grandi città italiane ed europee, poco o nulla si è fatto finora nel campo aeronautico. Questa inattività poteva per il passato essere giustificata dal perdurare delle clausole d'armistizio, che imponevano limitazioni durissime ad ogni nostra iniziativa nel campo aviatorio. Ora che, con l'approssimarsi della firma del trattato di pace, si può ritenere vicina anche l'abolizione di tutti i vincoli, almeno per quel che riguarda l'aviazione civile, è necessario che le autorità comunali preparino un piano organico di sistemazione e modernizzazione dei nostri aeroporti.

L'inadeguatezza della attrezzatura dei campi d'aviazione milanesi alle esigenze del traffico moderno ha già avuto come conseguenza l'esclusione della nostra città dagli scali internazionali, esclusione decisa nel recente Congresso aeronautico di Parigi, dove la qualifica di scalo internazionale è stata assegnata per l'Italia alla sola Roma. I funzionari ministeriali e militari di carriera che rappresentavano l'Italia a quel congresso hanno preferito sacrificare gli interessi della nostra città a quelli della capitale. Ma è tuttavia certo che se Milano si mettesse in grado, dal punto di vista tecnico, di funzionare come aeroporto di grande traffico, si potrebbe a suo tempo ottenere una revisione della decisione di Parigi.

Perciò occorre prendere al più presto provvedimenti in merito, e rendere accessibile agli aerei di ogni tipo, compresi i quadrimotori ed esamotori di maggior mole, l'aeroporto di Linate. L'attuale pista di atterraggio è lunga seicento metri, mentre ne dovrebbe misurare almeno 2100 per garantire la sicurezza di atterraggio dei grandi apparecchi. Mancano inoltre le piste di rullaggio, che permettono lo smistamento degli apparecchi ed adempiono alla stessa funzione dei fasci di binari di un grande centro ferroviario. Il terreno del campo attualmente piuttosto fangoso dev'essere poi migliorato con un lavoro di drenaggio. Bisogna infine provvedere a confortevoli installazioni per i viaggiatori in arrivo ed in partenza, [illegible] rapido allaccia-

proposito costruire in località adatta, per esempio a Lainate, un nuovo grandioso aeroporto capace di sopperire alle esigenze del futuro.

L'importante è dare immediato inizio ai lavori più urgenti, il primo dei quali, come si è detto, è la costruzione nell'aeroporto di Linate di una nuova pista, senza la quale è da escludere la possibilità che i grandi aerei delle linee civili facciano scalo a Milano. La nostra città, naturale centro di traffici internazionali, non deve rimanere nella retroguardia in un settore di importanza vitale. E' pertanto da incoraggiare l'iniziativa della Commissione trasporti per il piano regolatore.

CORRIERE D'INFORMAZIONE
(MILAN)

14.11.46.

MILANO OUGHT TO BECOME AN INTERNATIONAL AIR CENTRE AGAIN.

A concrete project for the potential scope of Linate airport.

The "Corriere della Sera" has reported this morning the approval on the part of the consultant transports Commission for the "regulator plan" —re-united in the seat of the Commune under the presidency of the engineer assessor Giambelli — of a project by the engineers Guagliumi and Macchi for the potential scope of Linate airport, in connection with linking up with the new european air-lines.

In the reorganisation of the communications system which links Milan with other big italian and european cities, little or nothing has been done up to now in the aeronautical field. This inactivity could be justified in the past by the continuence of the armistice clauses, that imposed harsh limitations on our iniative in the field of aviation. Now that

2093

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

ne dei nostri aeroporti.

L'inadeguatezza della attrezzatura dei campi d'aviazione milanesi alle esigenze del traffico moderno ha già avuto come conseguenza l'esclusione della nostra città dagli scali internazionali, esclusione decisa nel recente Congresso aeronautico di Parigi, dove la qualifica di scalo internazionale è stata assegnata per l'Italia alla sola Roma. I funzionari ministeriali e militari di carriera che rappresentavano l'Italia a quel congresso, hanno preferito sacrificare gli interessi della nostra città a quelli della capitale. Ma è tuttavia certo che se Milano si mettesse in grado, dal punto di vista tecnico, di funzionare come aeroporto di grande traffico, si potrebbe a suo tempo ottenere una revisione della decisione di Parigi.

Perciò occorre prendere al più presto provvedimenti in merito e rendere accessibile agli aerei di ogni tipo, compresi i quadrimotori ed esamotori di maggior mole, l'aeroporto di Linate. L'attuale pista di atterraggio è lunga seicento metri, mentre ne dovrebbe misurare almeno 2100 per garantire la sicurezza di atterraggio dei grandi apparecchi. Mancano inoltre le piste di rullaggio, che permettono lo smistamento degli apparecchi ed adempiono alla stessa funzione dei fasci di binari di un grande centro ferroviario. Il terreno del campo attualmente piuttosto fangoso dev'essere poi migliorato con un lavoro di drenaggio. Bisogna infine provvedere a conforevoli installazioni per i viaggiatori in arrivo ed in partenza, ed organizzare il rapido allacciamento dell'aeroporto con le stazioni ferroviarie e con il centro cittadino, per evitare che il tempo guadagnato dal viaggiatore mediante l'uso dell'aereo venga poi perduto nei successivi, piccoli spostamenti.

Allorchè l'aeroporto di Linate il cui sviluppo non può superare un certo limite, fosse divenuto insufficiente, si potrebbe ricorrere a quello di Bresso oppure come è stato da qualcuno

Fem 1/12

147

A concrete project for the potential scope of Linate airport.

The "Corriere della Sera" has reported this morning the approval on the part of the consultant transports Commission for the "regulator plan" —re-united in the seat of the Commune under the presidency of the engineer assessor Ciambelli — of a project by the engineers Guagliumi and Lacchi for the potential scope of Linate airport, in connection with linking up with the new european air-lines.

In the reorganisation of the communications system which links Milan with other big italian and european cities, little or nothing has been done up to now in the aeronautical field. This inactivity could be justified in the past by the continuance of the armistice clauses, that imposed harsh limitations on our initiative in the field of aviation. Now that with the approaching signature of the peace treaty the abolition of all restrictions can be considered to be at hand, at least as far as regards civil aviation, it is necessary on the commune authorities to prepare an organic plan for the systemisation and modernisation of our airports.

2993

The inadequacy of the equipment of the Milanese airfields for the exigencies of modern traffic have already had as a consequence the exclusion of our city from the international scale, exclusion decided in the recent aeronautical congress in Paris, where the qualification of international airport has been assigned for Italy to Rome alone. The professional ministerial and military functionaries who represented Italy at this congress

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

have preferred to sacrifice the interests of our city to those of the capital.

But it is at any rate certain that if Milan put itself in a position, from a technical point of view, to function as an airport for heavy traffic, it could obtain in its own time a revision of the Paris decisions.

It is necessary therefore to make worthy provision, as quickly as possible, to make Linate airport accessible to every type of aircraft including four-engined aircraft and multi-engined machines of even greater size. The actual runway is six hundred metres long, while it must measure at least 2100 in order to guarantee the safe landing of large aircraft. In addition taxi-tracks are lacking, which allow the dispersal of aeroplanes and performs the same function as do the sidings and railway crossings at a big rail centre. The terrain of the field, at present rather muddy, ought to be improved with drainage works. Finally it is necessary to provide comfortable buildings for arriving and departing passengers, and to organise the rapid conection of the airport with the railway stations and with the city centre, to prevent the time gained by the traveller in theuse of air-travel from being lost in the succeeding small journeys.

Then when the airport at Linate, the development of which cannot go beyond a certain limit, might have become insufficient, recourse could be made to the one at Bresso, or even, as someone has proposed, to construct in a suitable locality, Lainate for example, a new one, 2902
airport capable of providing for the exigencies of the future.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

while it must measure at least [illegible] in order to allow the safe landing of large aircraft. In addition taxi-tracks are lacking, which allow the dispersal of aeroplanes and performs the same function as do the sidings and railway crossings at a big rail centre. The terrain of the field, at present rather muddy, ought to be improved with drainage works. Finally it is necessary to provide comfortable buildings for arriving and departing passengers, and to organise the rapid conection of the airport with the railway stations and with the city centre, to prevent the time gained by the traveller in theuse of air-travel from being lost in the succeeding small journeys.

Then when the airport at Linate, the development of which cannot go beyond a certain limit, might have become insufficient, recourse could be made to the one at Bresso, or even, as someone has proposed, to construction in a suitable locality, Lainate for example, a new enough airport capable of providing for the exigencies of the future.

The important thing is to make an immediate start on the most urgent works, the first of which, as we have said, is the construction of a new runway at Linate, without which the possibility of the big aircraft of the civil air-lines making a port of Milan is excluded. Our city, natural centre of international traffic, must not remain behindhand in a matter of vital importance. And for that the iniative of the transports Commission for the regulator plan is to be encouraged.

2492

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

61A

From:- Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.

To :- POLAD (B).

Date:- 31st October, 1946.

S.16 for submission on your Circ No. file 41 61A 1/11

CONFIDENTIAL.

With reference to your minute of 25th October, 1946 concerning the sale of aeronautical equipment and plant by the Italians to the Argentine.

2. So far as I am aware the following directives from A.F.H.Q. are still in operation :-

(i) AG 386.3Q(AE)-O, of 2nd October, 1945 in which para. 5 defines captured or surrendered enemy war material as "including any material of whatever nature and wherever situated, intended for war on land, at sea, or in the air, which has been at any time in use by, or intended for use by, the armed forces, civil defence, or other formations or organisations under the control or influence of.....or the authorities of any states allied to, or associated with, Germany." This is a very broad statement and might include almost anything; in any event it will include combat aircraft and has been taken to include even light civil aircraft which, as you know, could be used as artillery observation post aircraft.

(ii) A.F.H.Q. Directive AG 388.3/087 GEG-O, of 2nd August, 1945 in which para. 3 states - "No armament, munitions or implements of war will be produced except as directed by the US and British armed forces." In para. 2 - "This policy is applicable to all such plants, tools, equipment, facilities and production in such plants, whether State owned or privately owned.".

3. Since hostilities ceased A.F.H.Q. (now through MAAC) has, however, permitted a limited number of military and light civil aircraft to be manufactured in Italy in order to facilitate transportation to the benefit of the rehabilitation of Italy and to keep certain aircraft firms alive. So far as I know, no authority has been asked for, or given, to the Italians for the sale of Italian aeronautical plant and machine tools to anyone. It is, however, confirmed that authority was given by MAAC through AFSC for the sale of five light civil aircraft to Switzerland recently; other than this, no official requests have been received from the Italian Government in this connection. However, during a conversation with the Italian Air Minister on the 29th October, 1946, he asked me (in the presence of my American Deputy Director) whether authority could be granted for the sale of aeronautical equipment to foreign nations - I understood him to mean aeroplanes, presumably South American and Miss. No official request is at present contemplated as we agreed that it would be inopportune immediately to apply for authority, but that AFSC would be prepared to do so as soon as we receive a directive from MAAC for the Italians to construct civil aircraft

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

aircraft and has been taken to include even light civil aircraft which, as you know, could be used as artillery observation post aircraft.

(ii) A.F.H.Q. Directive AG 388.3/087 GEG-O, of 2nd August, 1945 in which para. 3 states - "No armament, munitions or implements of war will be produced except as directed by the US and British armed forces." In para. 2 - "This policy is applicable to all such plants, tools, equipment, facilities and production in such plants, whether State owned or privately owned.".

3. Since hostilities ceased A.F.H.Q. (now through MAAC) has, however, permitted a limited number of military and light civil aircraft to be manufactured in Italy in order to facilitate transportation to the benefit of the rehabilitation of Italy and to keep certain aircraft firms alive. So far as I know, no authority has been asked for, or given, to the Italians for the sale of Italian aeronautical plant and machine tools to anyone. It is, however, confirmed that authority was given by MAAC through AFSC for the sale of five light civil aircraft to Switzerland recently; other than this, no official requests have been received from the Italian Government in this connection. However, during a conversation with the Italian Air Minister on the 29th October, 1946, he asked me (in the presence of my American Deputy Director) whether authority could be granted for the sale of aeronautical equipment to foreign nations - I understood him to mean aeroplanes, presumably South American and the Swiss. No official request is at present contemplated as we agreed that it would be inopportune immediately to apply for authority, but that AFSC would be prepared to do so as soon as we receive a directive from MAAC for the Italians to construct civil aircraft in sufficient number and of suitable types to fulfil requirements for use within Italy (vide FAN 694 C.C.S.).

4. I, personally, see no reason why the Italians should not export aeronautical plant and civil type aircraft to Allied and neutral nations and I feel that if the matter were referred to A.F.H.Q. (as we propose to do at an opportune moment) they may authorise it, though they should, in the light of FAN 694, refer back to C.C.S., who would I think agree to such sales by the Italians. In my opinion it would be unmoral not to permit the Italians to sell such material, especially as it is generally recognised that Italy should be helped in her recovery and that she requires foreign credits for that purpose.

5. Finally, and in anticipation of the Peace Treaty as at present agreed, there will be as far as I can see, no restriction on the manufacture or sale of civil aircraft equipment either within Italy or to foreign nations (other than ex-enemy nations) because the restrictions stipulated in the Peace Terms apply to combat aircraft and not to civil aircraft. For your information the following clauses of the Peace Treaty seem to be relevant.

Part XI Final Clauses, Annexe 5C, which defines lists of war material

..... /which are.....

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

which are broadly defined as "including all armaments, ammunition and implements specially designed for or intended for use in war as listed below". Category V (of this list) defines combat aircraft in detail. Part of Category VIII of the list reads - "Factory and tool equipment specially designed for the production and maintenance of the products enumerated above and not technically reconvertible to civilian uses.

6. The reason why we did not wish at the moment to ask authority for the Italians to be permitted to build civil aircraft for sale together with technical plant and machine tools to other nations is that we did not wish to confuse the issue and possibly delay authority given in FAN 694 for civil aircraft to be constructed within Italy - neither FAN 694 nor a directive in consequence thereof has yet been received from MAAC by AFSC.

I.E. BRODIE,
AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

CONFIDENTIAL.

MINUTE ON PAPER.

To : Director, Air Forces Sub-Commission, Allied Commission, ROME.

From: Polad B.

The Foreign Office have referred to this Embassy the following extract from "Inter Avia", an aviation new bulletin published in Geneva regarding the recent visit of the Argentine Commodore Ojeda to Italy:

> "Headed by Under Secretary of State for Air Cesar Ojeda, an Argentine aeronautical mission recently visited various Italian aircraft works and conferred in Turin with the Managers of the latter as well as with representatives from the Italian Air Ministry on the subject of close collaboration with Italy with a view to expanding the Argentine aeronautical industry. The scheme provides that Italy should manufacture flying equipment for Argentina, and later erect plant in that country where Italian experts would be employed. Realisation of the project depends, however, on whether the Peace Treaty terms allow Italy to export flying equipment".

Under Article 13 of the Armistice terms Italy cannot manufacture or export "war material" except as directed by the United Nations. As we understand that it was the intention of the Argentine mission to obtain in Italy plant and machine tools, etc. for the manufacture of aircraft and aero engines, we should be glad to know :

(a) whether any approach in this connection has been made by the Italian Government, and

(b) what line you took if such an approach has been made, or would take if an approach were to be made before the Armistice period comes to and end ?

In FAN 694 C.C.S. recommended that the Italian Government should be allowed to construct civil aircraft in sufficient number and of suitable types to fulfil the requirements for use within Italy.

It would be useful if we could know how this authorisation ties up with the directive which I understand you hold from A.F.H.Q. regarding what should and what should not be regarded as war material from the point of view of the armistice. As I understand that the Italian Government have been authorised to sell civil aircraft to Switzerland, there would presumably be no objection to their being allowed to sell the material in question to the Argentine.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

flying equipment".

Under Article 13 of the Armistice terms Italy cannot manufacture or export "war material" except as directed by the United Nations. As we understand that it was the intention of the Argentine mission to obtain in Italy plant and machine tools, etc. for the manufacture of aircraft and aero engines, we should be glad to know :

(a) whether any approach in this connection has been made by the Italian Government, and

(b) what line you took if such an approach has been made, or would take if an approach were to be made before the Armistice period comes to and end ?

In FAN 694 C.C.S. recommended that the Italian Government should be allowed to construct civil aircraft in sufficient number and of suitable types to fulfil the requirements for use within Italy.

It would be useful if we could know how this authorisation ties up with the directive which I understand you hold from A.F.H.Q. regarding what should and what should not be regarded as war material from the point of view of the armistice. As I understand that the Italian Government have been authorised to sell civil aircraft to Switzerland, there would presumably be no objection to their being allowed to sell the material in question to the Argentine.

25th October, 1946.

(SGD) ??????????????

POLAD B.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12336

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

60A

NEWSPAPER ARTICLE FROM THE
" ITALIA NUOVA" OF THE
9th OCTOBER, 1946.

NUMEROUS AIR LINES WILL CROSS THE ITALIAN SKIES.

THE ARRIVAL IN THE NEAR FUTURE OF A REGULAR AIRCRAFT FROM VENEZUELA.

OUR REPRESENTATIVES AT THE P.I.C.A.O. CONGRESS. -

Apart from the two lerge Air Naviagation Firms with a mixed Italian, American and British Capital, three smaller Italian Firms have been authorised to effect other airlines for which the relative conventions have been prepared. It would be a harmoniously intersected airline-net over the Italian skies which will contribute to the reorganisation and economical development of our country.

We know however that the arrival of an aircraft from Venezuela which will initiate the important direct line, is expected; Holland has requested permission to fly over our territory for it's great transcontinental flights. Our workshops and technicians are ready to contribute to the above mentioned reorganisation of airlines, as well as for all repair and conversion works and if possible, new constructions.

The Italian industries which in the past dealt with aeronautical productions are ready to resume the normal activity for which, as it is known, Allied authority is required.

Italy has been invited as an observer to the P.I.C.A.O. Congress in Cairo, (World Organisation for Aeronautical Studies). Our Minister for Air has sent two technicians to represent him.

Translated by Sgt. CUMBO.

12/10

12/10

2988

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Numerose linee aeree attraverseranno tutta l'Italia

Prossimo arrivo di un aereo regolare dal Venezuela Nostri rappresentanti al Congresso del P.I.C.A.O.

Oltre alle due grandi Società di navigazione aerea con capitale misto, italiano ed americano ed inglese, tre minori società italiane hanno avuto approvazione di massima per l'esercizio di altre linee per le quali sono pronte le relative convenzioni. Sarà tutta una rete armonicamente intessuta per i cieli di Italia che contribuirà alla ripresa ed allo sviluppo economico del nostro Paese.

Sappiamo, intanto, che si attende l'arrivo dal Venezuela di un velivolo che inizierà quella importante linea diretta; l'Olanda ha chiesto di poter sorvolare il nostro territorio per i suoi grandi voli transcontinentali. Le nostre officine e le nostre maestranze sono pronte sia per contribuire a questa ripresa di volo, sia per tutto le opere di adattamento, di riparazioni e, quando sarà possibile, di costruzione.

Le industrie italiane che per il passato si sono occupate di produzione aeronautica, sono in grado di riprendere anche subito la loro normale attività per la quale però, come è noto, occorre l'approvazione alleata.

L'Italia è stata invitata come osservatrice al Congresso del Cairo del P.I.C.A.O. (l'organizzazione mondiale degli studi aeronautici) ed il nostro Ministero dell'Aria si è fatto rappresentare da due noti tecnici.

L'on. De Nicola

al congresso dei giornalisti

C

Delib

UN

essi continueranno a far parte della grande famiglia italiana.

Las
l'on.
tori
gura
d ter
del N

Il fu
di

(Se

prep
arret
l'altr
Tesp
me i
ri de
lare
degli
i mu
come
l'eco
men
il ce
nunc
dall'
za p
leri
spon
ha p
in p

Da
gono
form
stribu
di t
Gove
I pu
accor
del C
che
riodi
ment

"IL GLOBO" - 2.10.1946.

59A

THE PEACE TREATY PUTS THE AIRLINES OF THE UNITED NATIONS IN A FAVOURED POSITION.

Italy must open her territory to international air lines when requested by any one of the United Nations. According to the earliest information received in Rome this is briefly the contents of of the appendix to article 71 of the proposed Peacy Treaty with Italy, approved by the experts of the economic Commission.

The meaning of this appendix leaves us perplexed. The addition to article 71 was proposed by the United States Delegate of a country which, two years ago in Chicago defended the liberty of international air traffic.

At that time, however, a large group of countries, headed by Britain, put forward as the 5th Freedom only that of through flights and not that of traffic, and the United States were the first to have to accept these restrictions on the freedom of the air, and make them respected by their European transocean services.

Now "Freedom of the Skies" is being imposed on us without any tempering although the results of the Chicago conference substantially confirmed the principle of sovreignity with which the Paris Conference of 1919 was inspired, on the basis of which every country connected with it reserved the right to forbid, or to discipline , the flying over its own territory of aircraft of other countries used for international services.

No one in Italy intends to defend the Conference of Paris and oppose it to that of Chicago. Indeed, the supporters of the "Freedom of the Skies" are without doubt much more numerous than those who wish to keep unchanged the legal position of international air lines laid down in Paris twenty years ago. However, in view of this new clause brought up during the last few days to our Peace Treaty, a

3987

has this right, which is generally

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

At that time, however, a large group of countries, headed by Britain, put forward as the 5th Freedom only that of through flights and not that of traffic, and the United States were the first to have to accept these restrictions on the freedom of the air, and make them respected by their European transocean services.

Now "Freedom of the Skies" is being imposed on us without any tempering although the results of the Chicago conference substantially confirmed the principle of sovreignity with which the Paris Conference of 1919 was inspired, on the basis of which every country connected with it reserved the right to forbid, or to discipline , the flying over its own territory of aircraft of other countries used for international services.

No one in Italy intends to defend the Conference of Paris and oppose it to that of Chicago. Indeed, the supporters of the "Freedom of the Skies" are without doubt much more numerous than those who wish to keep unchanged the legal position of international air lines laid down in Paris twenty years ago. However, in view of this new clause brought up during the last few days to our Peace Treaty, a spontaneus question arises: has this right, which is generally recognised for the United Nations, any counter right in our favour?

Until now the right of international services in flying over and landing has been regulated in reciprocal fashion with suitable agreements between the interested countries. But the way that has been chosen to impose a serious renunciation of Italy of her own sovreignty makes it all too doubtful whether our country can expect reciprocal treatment.

In the case of Italy we cannot let pass in silence the fact that precisely those countries who defended the principle of sovreignty in Chicago and those who for this reason left the conference, were the firs to ask for and approve the proposals of the American delegate. The motive is obvious: the three chief world powers look upon Italy as a precious aircraft carrier lying in the Mediterranean, an indispensable stepping stone for the expansion of their commercial air services between East and West.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

It is probable that the purely Italian international air lines will only see the light of day when foreign competitors, making use also of Italian bases, has set up a close network of air line services in Europe and throughout the world. The task of foreign competition which is already consolidated will then be very difficult for us. But no one can expect that Italy, even if she is deliberately put in a position of inferiority with regard to other countries so that she is obliged to accept any kind of compromise solution, will completely renounce her own international air lines.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2335

ed a tutte le iniziative » ha dichiarato S. E. Lodi, delegato brasiliano alla Conferenza della Pace e Capo dell'Unione de-

proroga per blocco esso ed un altro che affronti successivamente il problema dello sblocco graduale. Negli ambienti competenti si pensa invece che

GLOBO - 2.10.

Il trattato di pace crea una posizione di favore alle aviolinee delle N.U.

L'Italia dovrà aprire il suo territorio all'esercizio di linee aeree internazionali, ove ciò sia chiesto da una qualsiasi delle Nazioni Unite. Secondo le prime notizie pervenute a Roma, questo sarebbe, in breve, il contenuto di un'appendice all'articolo 71 dello schema di trattato di pace con l'Italia, approvata dagli esperti della Commissione economica.

Il significato di tale appendice ci lascia perplessi. L'aggiunta all'art. 71 è stata proposta dal Delegato degli Stati Uniti, paese che, due anni or sono, a Chicago, ha patrocinato la libertà del traffico aereo internazionale.

Allora un folto gruppo di paesi, capeggiato dall'Inghilterra, oppose, però, alla quinta libertà soltanto quelle di sorvolo senza scalo e di scalo, ma non di traffico, e gli Stati Uniti per primi dovettero accettare questi principi restrittivi della libertà dell'aria, facendoli rispettare ai loro servizi transoceanici verso l'Europa.

Adesso «la libertà dell'aria» ci viene imposta senza temperamenti, sebbene i risultati della Conferenza di Chicago abbiano sostanzialmente confermato il principio di sovranità cui è ispirata la Convenzione di Parigi del 1919, in base al quale ogni paese aderente si è riservato il potere di vietare, o comunque di disciplinare, il sorvolo del proprio territorio da parte di aeromobili di altri paesi adibiti a servizi internazionali.

Nessuno in Italia intende difendere la Convenzione di Parigi, opponendola a quella di Chicago. Anzi, gli assertori della libertà dell'aria sono senza dubbio ben più numerosi di coloro che vorrebbero conservare immutato il regime giuridico delle linee aeree internazionali sancito a Parigi ventisette anni fa. Tuttavia, di fronte alla nuova clausola apposta in questi giorni al nostro trattato di pace, una domanda sor-

motivo è evidente: le tre maggiori potenze mondiali considerano l'Italia come una preziosa portaerei stessa nel Mediterraneo, scalo indispensabile per l'espansione dei loro servizi aerei commerciali fra l'Occidente e l'Oriente.

E' probabile che aviolinee internazionali interamente italiane vedano la luce soltanto quando la concorrenza straniera, valendosi anche di scali italiani, avrà tessuto una fitta rete di servizi aerei in Europa e nel mondo. Il compito di fronteggiare la concorrenza estera già consolidatasi sarà allora per noi ben difficile. Ma non si può pretendere che l'Italia, anche se posta deliberatamente in condizioni di inferiorità rispetto agli altri paesi, tali da dover accettare oggi soluzioni di compromesso, rinunci definitivamente a propri servizi aerei internazionali

E' riattivata la linea
dal S

(Nost.

Il tratt
vento-Cam
ta al traf
lavori cor
dello Stat
hanno a
particolar
in molte
totale de
di vindot

Pe
de

La
merca
tuale
peggior

parlam
locatari
cazione
colo di
casa pe
stiva p
re infe
virtù d
ottobre
mente
la fatt
del dec
re ha
contrat
denza.
1946, de
la legge
di rinno
tratto: l
scadenze
vati tac
successiv
quasi tot
camente
cembre 1
quelle da
dalla leg
zione all
civile oss
ta di sca
tratto di
rinnovazi
si locali.

In ogn
ancora di
può esse
nuova dis
degli imm
prima de
ogni prec
siderarsi

In rela
tenuto co
nuova d
crazioni
grafe dat
la siamo
la tesi de
fitti e del

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

giunta all'art. 71 è stata proposta dal Delegato degli Stati Uniti, paese che, due anni or sono, a Chicago, ha patrocinato la libertà del traffico aereo internazionale.

Allora un folto gruppo di paesi, capeggiato dall'Inghilterra, oppose, però, alla quinta libertà soltanto quelle di sorvolo senza scalo e di scalo, ma non di traffico, e gli Stati Uniti per primi dovettero accettare questi principi restrittivi della libertà dell'aria, facendoli rispettare ai loro servizi transoceanici verso l'Europa.

Adesso «la libertà dell'aria» ci viene imposta senza temperamenti, sebbene i risultati della Conferenza di Chicago abbiano sostanzialmente confermato il principio di sovranità cui è ispirata la Convenzione di Parigi del 1919, in base al quale ogni paese aderente si è riservato il potere di vietare, o comunque di disciplinare, il sorvolo del proprio territorio da parte di aeromobili di altri paesi adibiti a servizi internazionali.

Nessuno in Italia intende difendere la Convenzione di Parigi, opponendola a quella di Chicago. Anzi, gli assertori della libertà dell'aria sono senza dubbio ben più numerosi di coloro che vorrebbero conservare immutato il regime giuridico delle linee aeree internazionali sancito a Parigi ventisette anni fa. Tuttavia, di fronte alla nuova clausola apposta in questi giorni al nostro trattato di pace, una domanda sorge spontanea: il diritto che si riconosce generalmente alle Nazioni Unite nei confronti dell'Italia ha o no una contropartita a nostro favore?

Finora il diritto di sorvolo e di scalo dei servizi internazionali è stato regolato in via di reciprocità, con apposite convenzioni tra i paesi interessati. Ma la via scelta per imporre all'Italia una grave rinunzia alla propria sovranità fa purtroppo dubitare che il nostro paese possa attendersi un trattamento di reciprocità.

Nel caso dell'Italia non può passare sotto silenzio che proprio i paesi che a Chicago hanno difeso il principio della sovranità e quelli che hanno disertato a ragion veduta la Conferenza sono stati i più solleciti ad approvare la proposta del delegato statunitense. Il rete di servizi aerei in Europa e nel mondo. Il compito di fronteggiare la concorrenza estera già consolidatasi sarà allora per noi ben difficile. Ma non si può pretendere che l'Italia, anche se posta deliberatamente in condizioni di inferiorità rispetto agli altri paesi, tali da dover accettare oggi soluzioni di compromesso, rinunzi definitivamente a propri servizi aerei internazionali.

E' trattivata la linea

dal S

(Nostr.

Il tratt.
vento-Cam,
ta al traf
lavori cor
dello Stat
hanno a
particolar
in molte
totale de
di viadot

Pe
de

La
mercan
tuale p
peggior
per la
reso a
fatto
gravan
causa
nienza
lia è
mercat
dizion
noli s
tati in
la me
Secc
dai G
conda
bito
talia,
nel 1
nomi
porta
spon
lioni
milio
quas
biti
Se

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

LAWS & DECREES

Provisional President's Legislative Decree 4th September 1946 No. 88

Special allowances for the concession of the local and international air transport service.

PROVISIONAL PRESIDENT

Owing to royal decreeNo. 1207 dated 29th September 1931, converted into law on the 11th January 1932, law No. 18, and to the successive legislative provision, on the trade exchange discipline;

Owing to the Navigational Code's disposition approved by royal decree No. 327 dated 3rd March 1942 re air transport concession;

Owing to royal decree No. 807 dated 24th Yuly 1942 re. investements of foreign capitals in Italy;

Owing to the decision of the Minister's Council;

On the proposal of the Air Ministry, in accordance with the Foreign Affairs, Finance and Trasury Ministers;

HAS PROMULGATED AND SANCTIONED:

Art; 1.

and authorizes the partecipation of theState or of the Industrial Reconstruction Institute (I.R.I.) for the constitution of shareholders willing to organize local and international air lines.

Such a disposition could be brought about either by payement in cash or through contribution in kind, also by physical and juridical persons of Italian Nationality consented by the State.

Art. 2.

Physical and juridical foreigners could partecipate to the subscription of the society's capital but must not exceed 40% of the said capital and its successive increases as well as the

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Owing to [illegible]
On the proposal of the Air Ministry; [illegible]
the Foreign Affairs, Finance and Trasury Ministers;

HAS PROMULGATED AND SANCTIONED:

Art; 1.

and authorizes the partecipation of theState or of the Industrial Reconstruction Institute (I.R.I.) for the constitution of shareholders willing to organize local and international air lines.

Such a disposition could be brought about either by payement in cash or through contribution in kind, also by physical and juridical persons of Itslian Nationality consented by the State.

Art. 2.

Physical and juridical foreigners could partecipate to the subscription of the society's capital but must not exceed 40% of the said capital and its successive increases as well as the financing necessary to obtain the social aim, without taking into consideration the laws laid down in royal decree No. 807 of the 24th July 1942.

Art. 3.

The trasury and Finance Ministers in agreement with the Air Ministry, have the power to agree with the foreign subscribers the conditions and the formalities regarding their shares and financial status. The transfer to the country of origin of their requitals as well as the income derived from the foreign capital invested in the society, will be agreed upon by the Treasury Minister in conjuction with the Air Minister without taking into consideration the provisions in force.

Art. 4.

The Air Minister, in accordance with the competent Ministers and in agreement with the Minister's Council, is authorized in favour of the society mentioned in Art. 1. to permit the said Society to establish and carry out the passenger and cargo air transport service over specified state's air lines.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The use of the airports as well as emergency landing airfields, hangars, stores airport installations and W/T grounds stations and installations including personnel belonging to the Aeronautic Administration, may be granted to the above mentioned society, ~~who~~ as they will find it necessary for ~~the~~ Aircrafts' safety.

Art. 5.

The society mentioned in para 1. would grant facilities for air passages to the State's Civil Servants.

Art. 6.

The society's partnership contract is subject to the usual tax and mortage, reduced by a quarter. Although laid down in article No. 2343 of the Civil Code, the valuation in kind, in this case, is not necessary.

Art. 7.

The Treasury Ministry is authorized to grant one thousand five hundred million lire to the said Society.

Art. 8.

During the first two years of bussines the society will employ not less than 85% of flying personnel, clerks and workmen, who had been previously employed in Civilian Airline Services in 1940.

Art. 9.

The present decree comes into force the day after its publication in the "Gazzetta Ufficiale" of the Italian Republic.

The present decree with State's seal will be included in the official binder of the Italian Republic's laws and decrees.

It is the responsibility of everybody concerned, to observe and bring to the notice of others as the State's law.

Rome 4th September 1946

D E N I C O L A

A.G.W.

NENNI CINGOLANI SCOCCIMARRO

2984

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

men, who had been previously employed in civilian [illegible] vices in 1940.

Art. 9.

The present decree comes into force the day after its publication in the "Gazzetta Ufficiale" of the Italian Republic.

The present decree with State's seal will be included in the official binder of the Italian Republic's laws and decrees.

It is the responsibility of everybody concerned, to observe and bring to the notice of others as the State's law.

Rome 4th September 1946

D E N I C O L A

2984

NENNI CINGOLANI SCOCCIMARRO
CORBINO

A.G.W.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2 3 4 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

5/n A.O.C. 1/8.
D.D. Jem 10/8
S.S.O. wy 5/8
Int.

Extract from "L'Unita", July 28th, 1946

OUR AVIATION AND AGREEMENTS WITH THE TWA.
Umberto Nobile.

Hon. Cevolotto the day before yesterday lost at the Constituente an excellent opportunity to keep silent, especially because I have refrained in my necessarily severe criticism in my speech of July 23rd, from indulging in personal gossip. Certainly, the importance of the matters discussed by me impressed the Assembly to such a degree that it led the new Minister to take over the chair and announce that he prevented the purchase of the 28 Douglas aircraft. However, no one could say that I was not serene and objective in my exposition. The shorthand record of the speech is the proof of my statement.

Cevolotto thought of defending himself of my criticism only at the time when the Assembly was about to close down thus making impossible an answer before the closing of the session. But it would be enough to remember his saying that he is fully confirming my criticism, which was moreover admitted also by Minister Cingolani.

The entire defence of Hon Cevolotto, on the stipulated contract with the TWA consisted of the most feeble argument that the Italian interests are taken care of by having the larger part of the capital (60%) contributed by the Italians, and the 40% by the Americans. Cevolotto did not know that this point was already submitted by me to the Assembly. However, I have added that this greater part of the Italian capital was neutralized by an article of the contract, which states that for the Assembly's resolutions in the first as well as in the second meeting a favorable vote of two thirds of the companies capital is necessary. The two thirds are, for those that have not forgotten the arithmetic learned in the elementary schools 67%, that is more than 60%. Consequently nothing can be done without the approval of the American share holders. Thus the prevalence of the Italian capital is only seeming.

Cevolotto said that it is not obligatory to purchase abroad the airplanes needed for the service for our internal airlines; but it is enough to read the contract to convince oreself that this certainly was not the intention of the contractors. According to the contract the TWA gives at the disposal of the LAI company and at the disposal of the Italian government its own commercial set up for the purchasses of aircraft, spare parts, equipment etc to be made abroad., and also for the eventual assumption of the personnel. And if this is not enough, it could be added that it was Cevolotto who decided to purchase the 28 Douglas aircraft. How can the ex-Minister of the Airforce then justify his conduct?

The contract stipulated with the TWA is a unique example, more than rare, of a contract, the clauses of which are favorable only to one party. While the interests of the American company are protected, there is not a single clause protecting the Italian State. The latter has nothing but obligations: the TWA has all the rights.

2 3 4 9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The contract states that the Italian State must be ready to sell to the established company airports, hangars, workshops, constructions, etc (article I); must grant the useage of aiffields and services free of charge (Article 6); must grant the useage of ground radio stations of various state administrations free of charge (art.7); must transfer to America all the money belonging to the TWA coming from the shares or reembursement of the capital (art I); must grant exemption from custom taxes and general duty for import to the company.

However, when the contract deals with rights these are only for the TWA; for instance, the right to give its consent for the nomination of the technical and administrative directors. But the most serious of all is the right of the TWA to be able to withdraw from the company its capital (which could be also contributed in the form of goods) for the amount corresponding to the total vealthe of the company, and with 5% interests. Imagine them, that after two years the dividents would not be orw will not be as promising as expected by the TWA; and so the company will take to America capital with interests. There would be no loss for American shareholders who would in the worst case gain by selling American material.

Having protected with such rigour the TWA interest, leaving completely unprotected those of the Italian State, is precisely the most important characteristic of this strange contract.

In my speech I was asking why should there be a necessity of stipulating of such an agreement on the eve of the Constituente. Could not the stipulation of the contract be postponed for some months, leaving the decision with the government which would be formed by the Constituente itself? Why hurry to reach an agreement which was all to our disadvantage? Certainly not because of fear of losing such an opportunity, because for such conditions one could find at any time, not one, but ten companies in the U.S.A. or elsewhere prepared for such an agreement. And was there really an urgent need to establish new airline service? Was it not enough to improve and enlarge the existent air service? It is much better to have moderate services with our material, and exclusively our wor personnel, without any foreign infiltration, rather than commit ourselves, in such a manner as it was done, to the foreign company, with grave and maybe irreparable dammage to the national economy.

Our aeronautic industry will not be able to be supported satisfactorily if not by our civilian airforce, from the moment that the military airforce will be prohibited or greatly reduced. It is our duty to support our industry specially in this crisis. We cannot let die our aeronautic industry completely. We have to give work to our engineers and our workers. We cannot renounce, for the benefit of foreigners, the plans and the construction of aircraft which are needed for our airlines. For thirty years we have exported our aeronautic products to most various countries in the world, even to the USA and Great Britain. We cannot say now that we are incapable to plan and construct aircraft needed by ourselves. It is humiliation which is threatening, protecting the interests of foreign companies, to our technicians and our workmanship, which I dare say, cannot be easily equalled in the world.

12390 Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The hon. Cevolotto said nothing in his attempt to defend himself regarding the explanation about his great haste and his silence is significant, because I would not know how to justify his presentation of a decree granting one milliard and a half for the execution of the stipulated agreements to the Council of Ministers, during the very last days of his charge when he was about to resign.

I know of other ministers who in such circumstances deem their duty to postpone the decision on the decrees prepared by them for their successors.

Cevolotto acted differently, and no other reason could explain the great hurry if it is not the desire to finish the initiated task. But it is exactly this which I shall reproach to him. It would be much better for the protection of country's interests, to leave the decision in question to the new minister, so much more, as he could not ignore that there was a strong public demonstration in the form of posters, and laudspeakerw, in connection with this agreement.

Hon. Cevolotto had a touch of humour in his reply to me when he said that he was afraid of my blaming him if he did not stipulate the contract with the TWA. I regret to contradict him, because my position was clear for over a year, that is, my being against committing the interests of our civilian aviation to foreign industry. May be Cevolotto ignores the fact that I work with the Commission fo r Transport with the Research Council. In this Commission, it is almost a year now, I stated clearly and repeatedly that we have to turn to our national industry never to the foreign industry.

In contrast with my opinion there is a representative of the Directorate of the civilian aviation, a colonel, now promoted to general, who maintains that only American aircraft could be used with advantage. With whose advantage?

PS. I would finish if I had not have to add something which is of my personal concern.

Hon. Cevolotto thought of attenuating the gravity of my remarks, regarding the increase of the number of generals in service by four times, declaring that I, too, have been promoted, that I even asked for the promotion.

Cevolotto is wrong. My promotion to Lt.General was effected by the Promotion Commission in the fall of 1945, without my knowing anything in advance, and was not a benevolent concession by the Minister or anybody because it was part of a reconstruction of a carier established by the legislative decree of 10th October 1944, on the basis of which I have been reintegrated into my position of the Airforce. This reintegration took place in May 1945, after the publication of my book "I can tell the truth.", and after a Commission, at the head of which was General Matricardi, and encharged by Minister Gasparotto for this purpose, examined numerous documents which I produced to show the terrible manner in which I had to leave in the 1929 the airforce after eighteen years of service, when an obvious injustice was committed.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

My reassumption in the service and consequent rehabilitation of the carier constitute a partial moral repayment for the persecutions which I suffered. Icould not refuse this repayment, even if I wanted to, because it was my duty to ask for it and accept it, because it meant, as it was from a democratic Italy, a recognition of the committed injustice by the Fascist government, a recognition which was not of such a great impotance for myself personally, as much as for the national cause which the fascists tried to poison without success with abominable insults.

Translation by
Stasha Furlan

Domani si apre a Parigi la Conferenza della Pace. L'Italia democratica spera di aver dalla Conferenza una pace giusta. Essa l'attende in modo particolare dalle grandi nazioni che hanno distrutto il fascismo e a cui spetta il contributo principale alla ricostruzione del mondo.

Una copia L. 5 - Arretrata L. 8

La nostra aviazione e gli accordi con la T. W. A.

L'onorevole Cevolotto l'altro ieri alla Costituente perdette un'occasione eccellente per tacere, tanto più che nelle critiche, necessariamente severe, da me fatte nel discorso del 23 luglio io mi ero ben guardato dallo scendere in petegolezzi di carattere personale. Certamente, la gravità delle cose che dissi impressionò l'Assemblea a tal punto da indurre il nuovo Ministro a prender subito la parola per annunciare di aver fermato l'acquisto dei ventotto aeroplani Douglas. Ma nessuno potrebbe dire che nella mia esposizione non fossi stato sereno ed obiettivo. Il resoconto stenografico del discorso sta lì a provarlo.

Delle mie critiche Cevolotto credette difendersi solo nel momento in cui stavano per chiudersi i lavori dell'Assemblea, mettendosi così nell'impossibilità di replicare prima che si chiudesse la sessione. Ma basterebbe riflettere un momento su quello che egli disse per avere la piena conferma della fondatezza delle mie critiche, che del resto, era stata implicitamente ammessa anche dal Ministro Cingolani.

Tutta la difesa dell'on. Cevolotto al riguardo del contratto stipulato con la TWA consistette nel debolissimo argomento che si fosse provveduto a utelare gli interessi italiani facendo partecipare il nostro capitale in misura prevalente: 60 per ceno contro il 40 per cento assegnato agli americani. Cevolotto non sapeva che questo particolare era stato già da me messo in evidenza all'Assemblea, contratto, col quale è stabilito che per le deliberazioni dell'Assemblea, *tanto in prima che in seconda convocazione*, occorre il voto favorevole di due terzi del capitale sociale. Ora due terzi, per chi non abbia dimenticato l'aritmetica appresa nelle scuole elementari, vuol dire il 67 per cento, cioè più del 60 per cento. Conseguentemente nulla si può fare senza il beneplacito degli azionisti americani. La prevalenza, dunque, del capitale italiano, è solo una lustra.

Cevolotto ha detto che non si è obbligati ad acquistare all'estero gli aeroplani occorrenti al servizio delle nostre linee aeree interne; ma basta leggere il contratto per convincersi che tale, certamente, non era l'intenzione degli stipulatori. Secondo il contratto la TWA mette a disposizione della società LAI, ed anche del governo italiano, la propria organizzazione commerciale per gli acquisti da effettuare all'estero di aeromobili, parti di ricambio, attrezzatura, ecc., nonchè per l'eventuale assunzione di personale. E se non bastasse, si potrebbe aggiungere che proprio Cevolotto aveva deciso di acquistare i ventotto aeroplani Douglas. Come può, allora, l'ex ministro dell'Aeronautica giustificare il suo operato?

Il contratto stipulato con la TWA costituisce un esempio unico, più che raro, di un contratto le cui disposizioni sono favorevoli solo ad una delle parti contraenti. Mentre vi sono tutelati gli interessi della società americana, non vi è una sola dispo-

979

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

L'onorevole Cevolotto l'altro ieri alla Costituente perdette un'occasione eccellente per tacere, tanto più che nelle critiche, necessariamente severe, da me fatte nel discorso del 23 luglio io mi ero ben guardato dallo scendere in petegolezzi di carattere personale. Certamente, la gravità delle cose che dissi impressionò l'Asemblea a tal punto da indurre il nuovo Ministro a prender subito la parola per annunciare di aver fermato l'acquisto dei ventotto aeroplani Douglas. Ma nessuno potrebbe dire che nella mia esposizione non fossi stato sereno ed obiettivo. Il resoconto stenografico del discorso sta lì a provarlo.

Delle mie critiche Cevolotto credette difendersi solo nel momento in cui stavano per chiudersi i lavori dell'Assemblea, mettendosi così nell'impossibilità di replicare prima che si chiudesse la sessione. Ma basterebbe riflettere un momento su quello che egli disse per avere la piena conferma della fondaezza delle mie critiche, che del resto, era stata implicitamente ammessa anche dal Ministro Cingolani.

Tutta la difesa dell'on. Cevolotto al riguardo del contratto stipulato con la TWA consistette nel debolissimo argomento che si fosse provveduto a utelare gli interessi italiani facendo partecipare il nostro capitale in misura prevalente: 60 per ceno contro il 40 per cento assegnato agli americani. Cevolotto non sapeva che questo particolare era stato già da me messo in evidenza all'Assemblea. Però io avevo aggiunto che questa prevalenza del capitale italiano era stata neutralizzata da un articolo del contratto, col quale è stabilito che per le deliberazioni dell'Assemblea, *tanto in prima che in seconda convocazione*, occorre il voto favorevole di due terzi del capitale sociale. Ora due terzi, per chi non abbia dimenticato l'aritmetica appresa nelle scuole elementari, vuol dire il 67 per cento, cioè più del 60 per cento. Conseguentemente nulla si può fare senza il beneplacito degli azionisti americani. La prevalenza, dunque, del capitale italiano, è solo una lustra.

Cevolotto ha detto che non si è obbligati ad acquistare all'estero gli aeroplani occorrenti al servizio delle nostre linee aeree interne; ma basta leggere il contratto per convincersi che tale, certamente, non era l'intenzione degli stipulatori. Secondo il contratto la TWA mette a disposizione della società LAI, ed anche del governo italiano, la propria organizzazione commerciale per gli acquisti da effettuare all'estero di aeromobili, parti di ricambio, attrezzature, ecc., nonchè per l'eventuale assunzione di personale. E se non bastasse, si potrebbe aggiungere che proprio Cevolotto aveva deciso di acquistare i ventotto aeroplani Douglas. Come può, allora, l'ex ministro dell'Aeronautica giustificare il suo operato?

Il contratto stipulato con la TWA costituisce un esempio unico, più che raro, di un contratto le cui disposizioni sono favorevoli solo ad una delle parti contraenti. Mentre vi sono tutelati gli interessi della società americana, non vi è una sola disposizione che tuteli quelli dello Stato Italiano. Questo non ha che obblighi: i diritti sono solo per la TWA.

Il contratto stabilisce che lo Stato Italiano: deve essere pronto a vendere alla costituenda società aerodromi, aviorimesse, officine, costruzioni, ecc. (art. 1); deve concederle gratuitamente l'uso degli aeroporti e dei servizi annessi (art. 6); deve concederle l'uso gratuito delle stazioni radio-terrestri delle varie amministrazioni statali (art. 7); deve trasferire in America tutte le somme che spetteranno alla TWA a titolo di dividendi o di rimborso del capitale (art. 1); deve concedere alla Società l'esenzione dal pagamento delle tasse doganali e della imposta generale sull'entrata.

Quando, invece, nel contratto si parla di diritti, questi sono solo per la TWA; ad esempio, il diritto di dare il proprio consenso alla nomina del direttore tecnico e di quello amministrativo. Ma il più grave fra tutti è il diritto riservato alla TWA di poter ritirare dall'azienda il proprio capitale (che, si badi, potrebbe essere anche conferito in natura) al prezzo corrispondente al valore del patrimonio sociale, e con la corresponsione degli interessi al 5 per cento. Supponete, dunque, che dopo due

979

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

L'UNITA'

La nostra aviazione e gli accordi con la TWA

(Continuazione dalla 1. pagina)

bisogno vi fosse stato di stipulare un tale accordo proprio alla vigilia della Costituente. Non si poteva, forse, rinviare di qualche mese la stipulazione del contratto, rimettendone la decisione al Governo che sarebbe emerso dalla Costituente stessa? Perchè precipitarsi a stringere un accordo che era tutto a nostro svantaggio? Non certo perchè si potesse temere di perderne l'occasione, perchè a quelle condizioni si sarebbe trovata, in qualsiasi tempo, non una, ma dieci società, in America o altrove, disposte ad un tale accordo. E vi era proprio urgente bisogno di impiantare nuovi servizi aerei? Non bastava per questo ampliare e migliorare i servizi esistenti? Molto meglio fare dei servizi modesti, con materiale nostro e con personale esclusivamente nostro, senza alcuna ingerenza straniera, anzichè legarsi nella guisa che è stata fatta a società straniere, con grave e forse irreparabile danno della economia nazionale.

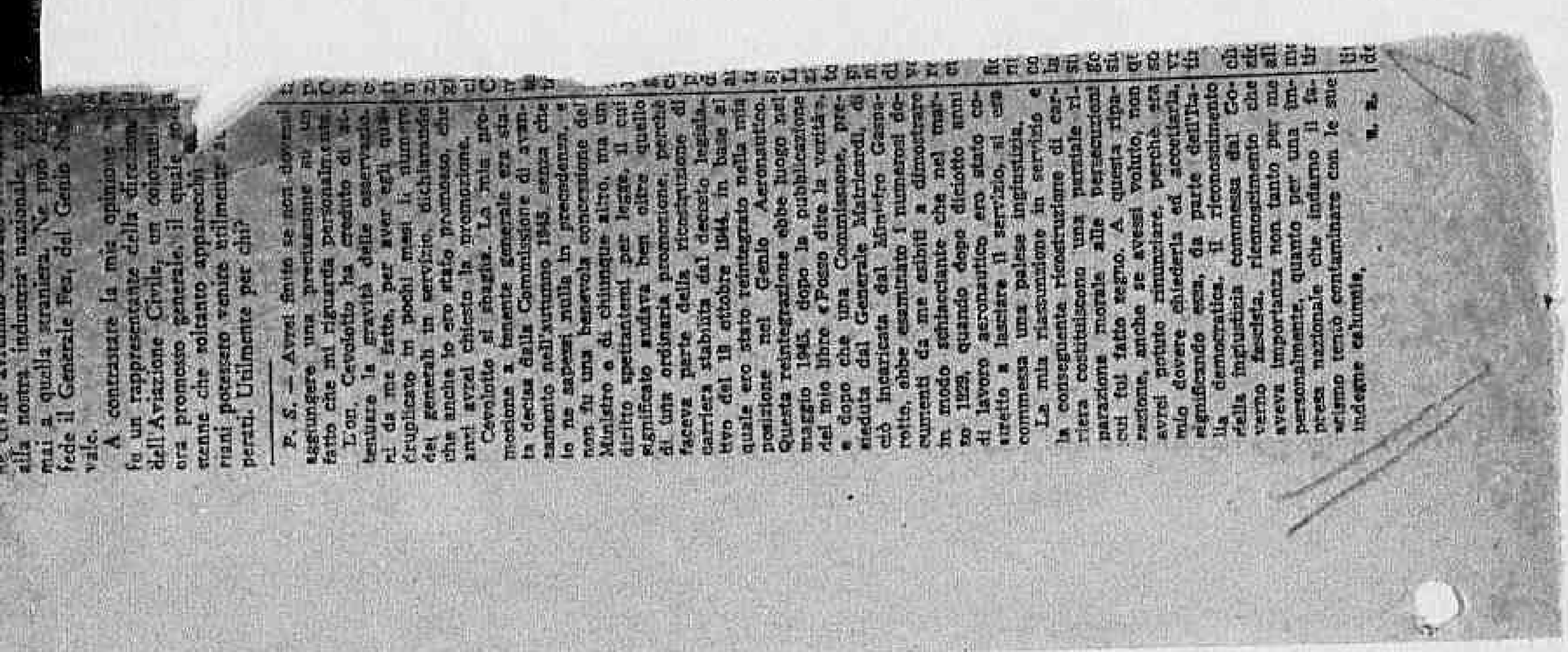
La nostra industria aeronautica non potrà sostanzialmene venire alimentata se non dalla aviazione civile, dal momento che quella militare ci sarà proibita o grandemente ridotta. Abbiamo il dovere di sorreggere la nostra industria, specie in questo tempo di crisi. Non possiamo lasciar morire tutta la nostra industria aeronautica. Dobbiamo dare lavoro ai nostri ingegneri, ai nostri operai. Non possiamo rinunziare, a beneficio di stranieri, perfino a progettare e costruire gli aeroplani che occorrono alle nostre linee aeree. Per trenta anni abbiamo esportato le nostre costruzioni aeronautiche nei paesi più svariati del mondo, perfino in America ed in Inghilterra. Non possiamo ora dichiararci incapaci di progettare e di costruire gli aeroplani che servono a noi stessi. E' una immeditata umiliazione che si tenta infliggere, tutelando gli interessi di società straniere, ai no-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017



12 3 5 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Le difficoltà per l'acquisto di 32 apparecchi Douglas

56

Sta per ripetersi la storia dei carri ferroviari americani. Questa volta i mezzi di trasporto offerti dagli S. U. sono velivoli bimotori da trasporto «Douglas». Sono 32 e costano complessivamente 656 mila dollari, cioè poco più di 4 milioni e mezzo di lire ciascuno al cambio di 225 lire per dollaro. Con adattamenti alle nostre esigenze interne, questi apparecchi possono trasportare nominalmente 24 passeggeri oltre la posta ed il bagaglio. Se li acquisteremo, le nostre fabbriche di aeroplani dovranno eseguire i necessari adattamenti e potranno in tal modo impiegare per qualche tempo gli operai attualmente pagati a vuoto.

Gli S. U. hanno chiesto al nostro Governo una risposta sollecita, che doveva esser data entro ieri, perchè missioni aeronautiche di altri paesi, attualmente in Italia, sono pronte a trattare l'acquisto. Il materiale aeronautico compreso nel «surplus» disponibili in Italia è costituito, oltre che dai velivoli, da motori e da ricambi nuovi per circa 35 milioni di dollari.

Il nostro Governo, come ha dichiarato martedì scorso il Ministro Cingolani, ha preso tempo per decidere. Questioni di competenza e di minuta amministrazione dovranno essere esaminate ed, inoltre, il Ministro dovrà approfondire l'esame della situazione della nostra aviazione civile, degli accordi stipulati dal suo predecessore con le consegne estere, delle possibili forniture di ricambi per gli apparecchi americani, dei problemi della nostra industria aeronautica e via discorrendo. Probabilmente egli dovrà sentire anche le lamentele dei rappresentanti delle nostre fabbriche di aeroplani, che si sentono seriamente insidiate dalla offerta degli S. U. Ed occorre riconoscere che si tratta di una offerta allettante, perchè il pagamento in valuta dei 32 velivoli potrà essere effettuato in 30 anni, con rate annuali il cui onere nel bilancio di una impresa, anche modesta, di trasporti aerei, se il Governo le concedesse qualche dilazione nel pagamento degli aeromobili americani, sarebbe limitatissimo.

Di fronte alla possibilità di costituire immediatamente ed a condizioni assai vantaggiose la prima dotazione di velivoli necessaria alla sollecita ripresa dei servizi aerei più urgenti, le sole indagini da fare dovrebbero consentire in un esame comparativo dei costi degli apparecchi italiani ed americani, essendo noto, in quanto alle caratteristiche, che i D. C. 47 sono fra i migliori velivoli medi da trasporto attualmente esistenti. L'indagine dovrebbe tener conto altresì della situazione e delle possibilità attuali della nostra industria aeronautica.

Per un tale esame non occorre molto tempo. Il Ministero dell'Aeronautica non ignora che un bimotore italiano capace di trasportare 12 persone costa oggi intorno ai venti milioni di lire e che le nostre migliori fabbriche, per difficoltà tecniche e finanziarie, non sono in grado di impostare un programma di nuove costruzioni accettabile dal punto di vista economico. La situazione migliorerà certamente nei prossimi mesi ma, in attesa che ciò avvenga, non è possibile ravviare la ripresa dei trasporti aerei; nè accollare alle imprese che intendono effettuare tali trasporti l'onere di sovvenzionare una industria aeronautica fortemente passiva.

Trentadue velivoli sono soltanto una modesta parte degli aeromobili occorrenti per rivitalizzare una efficiente rete di trasporti aerei. La nostra industria potrà in seguito fornire gli altri. Frattanto l'acquisto dei «Douglass» può dare lavoro ad un'aliquota di operai dell'industria aeronautica e ad una buona schiera di personale dell'aviazione civile, ormai da anni in paziente attesa di riprendere servizio.

IL GLOBO – Friday. 26/7/46

12 3 5 9.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Translation of Article in "IL GIOBO" of 13th July 1946. 56

DIFFICULTIES IN THE WAY OF ACQUIRING 32 DOUGLAS AIRCRAFT.

The story of the American railway trucks is about to repeat itself.

This time the means of transport offered by the United States are "Douglas" twin-engined transport aircraft. There are 32 of them and they cost altogether 656 thousand dollars, that is a little more than 4½million lire each at the exchange rate of 225lire per dollar.

With some internal adjustments these aircraft can easily accomodate 24 passengers, plus mail and bagage. If we buy them our aircraft factories will have to make the necessary adaptations and in this way they could make use ~~dxrx~~ for a time of the workers at present paid for remaining idle.

The U.S; have asked our Government for a speedy reply, which should have been given yesterday, because air missions from other countries, at present in Italy, are ready to negociate for the purchase. Surplus aircraft material available in Italy comprises, in addition to the aircraft, new replacement engines to the value of about 35 million dollars.

Our Government, according to what Minister Cingolani declared last Tuesday, has taken its time to consider the purchase. Questions of competence and administration details will have to be examined and, further, the Minister will have to go into the question of the situation of our civil aviation; of the accords stipulated by his predecessor with foreign companies; the possibilities of obtaining spare parts for the American aircraft; the problems of our aircraft industry and so on and so forth. Probably also he will have to listen to the laments of the representatives of our aircraft factories who will consider themselves seriously harmed by the offer of the U.S. And it must be acknowledged that it is an attractive offer because the payment in currency for the 32 aircraft can be effected in 30 years, in annual installments, the burden of which in the budget of even a modest aircraft transport company would be very light if the Government would concede them the same terms for the American aircraft.

2178

Confronted with the possibility of constituting immediately and on fairly advantageous conditions the first lot of aircraft for the quick reactivation of the most urgent air services, the only investigations

1783 2178 JEM 2178 CTO 21 VIII 2178

12360

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Roma 26.7.45.

necessary should be an examination of the comparative costs of Italian and American aircraft taking into consideration the fact that the D.C.47 aircraft are among the best transport planes in existence. The present situation and possibilities of our aircraft industry should also be taken into account.

Such investigations would not take up much time; the Air Minister is not ignorant of the fact that a twin-engined Italian aircraft capable of transporting 12 persons costs today about 20 million lire ad that our best factories, due to technical and financial difficulties, are not at the moment in a position to ~~xxxxxx~~ take on a new construction programme which would be acceptable from an economical point of view. The situation will certainly improve during the next few months but, in the meantime, it is not possible to put off the reactivation of air transport, nor to hang round the necks of the firms intending to undertake air transport the burden of supporting a very strongly passive aircraft industry.

Thirty two aircraft are only a modest part of the number required for reactivating an efficient air transport net; our own industry could furnish the others later. In the meantime the acquisition of the "Douglas" can give work to a number of workers in the aircraft industry and to a number of civil aviation personnel who have been waiting patiently for years to resume duties.

12361

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Translation of Article in "IL GLOBO" o 26th July 1946. 56

DIFFICULTIES IN THE WAY OF ACQUIRING 32 DOUGLAS AIRCRAFT.

The story of the American railway trucks is about to rspeat itself.

This time the means of transport offered by the United States are "Douglas" twin-engined transport aircraft. There are 32 of them and they cost altogether 656 thousand dollars, that is a little more than 4½million lire each at the exchange rate of 225lire per dollar.

With some internal adjustments these aircraft can easily accomodate 24 passengers, plus mail and bagage. If we buy them our aircraft factories will have to make the necessary adaptations and in this way they could make use ~~mexx~~ for a time of the workers at present paid for remaining idle.

The U.S; have asked our Government for a speedy reply, which should have been given yesterday, because air missions from other countries, at present in Italy, are ready to negociate for the purchase. Surplus aircraft material available in Italy comprises, in addition to the aircraft, new replacement engines to the value of about 35 million dollars.

Our Government, according to what Minister Cingolani declared last Tuesday, has taken its time to consider the purchase. Questions of competence and administration details will have to be examined and, further, the Minister will have to go into the question of the situation of our civil aviation; of the accords stipulated by his predecessor with foreign companies; the possibilities of obtaining spare parts for the American aircraft; the problems of our aircraft industry and so on and so forth. Probably also he will have to listen to the laments of the representatives of our aircraft factories who will consider themselves seriously harmed by the offer of the U.S. And it must be acknowledged that it is an attractive offer because the payment in currency for the 32 aircraft can be effected in 30 years, in annual installments, the burden of which in the budget of even a modest aircraft transport company would be very light if the Government would concede them the same terms for the American airoraft.

Confronted with the possibility of constituting immediately and on fairly advantageous conditions the first lot of aircraft for the quick reactivation of the most urgent air services, the only investigations

2076

12362

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

necessary shc d be an examination of th comparative costs of Italian and American aircraft, taking into consideration the fact that the D.C.47 aircraft are among the best transport planes in existence. The present situation and possibilities of our aircraft industry should also be taken into account.

Such investigations would not take up much time; the Air Minister is not ignorant of the fact that a twin-engined Italian aircraft capable of transporting 12 persons costs today about 20 million lire and that our best factories, due to technical and financial difficulties, are not at the moment in a position to ~~impose~~ take on a new construction programme which would be acceptable from an economical point of view. The situation will certainly improve during the next few months but, in the meantime, it is not possible to put off the reactivation of air transport, nor to hang round the necks of the firms intending to undertake air transport the burden of supporting a very strongly passive aircraft industry.

Thirty two aircraft are only a modest part of the number required for reactivating an efficient air transport net; our own industry could furnish the others later. In the meantime the acquisition of the "Douglas" can give work to a number of workers in the aircraft industry and to a number of civil aviation personnel who have been waiting patiently for years to resume duties.

12363.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

55

FROM: Il Globo ,14th August 19[illegible].

32 Twin Engined American Douglas purchased by Italian Companies.

The national aircraft industry must standardise itself in prices and technical perfections.

An agreement has been made between the A.R.A.R. and five private Italian aircraft Companies for the purchase by the latter of 32 twin-engined American Douglas aircraft remaining from the war. A later contract is in course of definition for the sale by the A.R.A.R. of a further 12 of the aircraft. The price of t the 32 Douglas aircraft has been arranged at between 20 and 25,000 dollars each,at the rate of 225 lira per dollar, which would be betw -ween 4,500,000 and 5,625,000 lira.

The aircraft are the famous Douglas which according to the favourable advice of the ex-Air Minister, Cevolotto, could have been obtained by the two great Air Companies being formed with a mixed capital: Italo-English, Italo-American with the help of the State in giving the Firms in good conditions a primary nucleus of aircraft for the early initiation of the air lines.Against such an acquisition , as will be remembered, were our greater aircraft industries, whose protests were made heard in the Camera by the Independent Communist General Nobile. This paper was interested in the question(see,il Globo 26th July), and pointed out the utility of such acquisition economically and tech- -ically, which has been confirmed today by the decisions taken by the five aircraft companies in acquiring the American bi-motors.

Sunday Herald 4th Aug

One of our chief aircraft factories xxxxxxxx in reply to the articles on the industry published in the Globo of the 26th July affirms that the statements were not exact in that the factory in question is capable of constructing aircraft for transport, training and touring which will compete with the best foreign aircraft. The Globo of the said date,never doubted the capacity of our industry, nor the quality of the aircraft constructed by it, however it did point out that our best aircraft factories on account of technical and financial difficulties are not at the moment in the position to commence a programme of new

Advt. Kutt. a. K. a. Kd. 1.B. 2118. J.K.M. 2118

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

construction acceptable from the economic point of view, meaning in particular the price of our aircraft in comparison to that of the foreign aircraft.

That such an observation is inexact is difficult to prove. It is well known infact that our aircraft industries on account of the deficiencies of raw material and partly manufactured material have to buy at high prices and that further our market offers a very limited choice of engines, which together with other mechanical parts and instruments are very dear. In this case it is no use considering the argument of the Italian producers that we can produce airframes costing more or less the same as the best foreign manufacture, if on account of the high cost of the mechanical parts, especially the engines, the finished aircraft comes to cost three and even four times as much as a similar foreign type.

This position tends to influence our engineers who turn towards solutions not altogether acceptable from the progress and security point of view; as for example the choice of very low powered engines while abroad the aircraft similar to ours have always used engines for some time of a power of more than a thousand h.p.

The financial difficulties of our factories are well known. In latter years for contingent reasons they have spent hundreds of thousands and the conversion of production, only partial, is not enough to ensure the financial means for their functioning. The tendency, whether inspired by a recognised opportunity, of keeping in service the best workmen at a time when they have no work does not simplify the position of our industry.

If one considers that the activity of the aircraft industry is not an end in itself but must serve to ensure, as convenient, the means necessary for the air-transport companies and to be able to put them in a position to be able to stand up to eventual inter-national competition, it is clear that the problem lies outside the borders drawn by the firms interested from a decisively economic aspect.

Thus one of the chief problems at the moment is that of hastening the conversion of aircraft production directing the factories towards the activities for which they are best fitted with respect to the needs of the market.

2043

12365 Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Secondly it is most important that as soon as possible foreign licenses are obtained for the construction of engines and other mechanical parts which will enable our industries with little expence to rapidly get up to date on the most advanced technicalities.

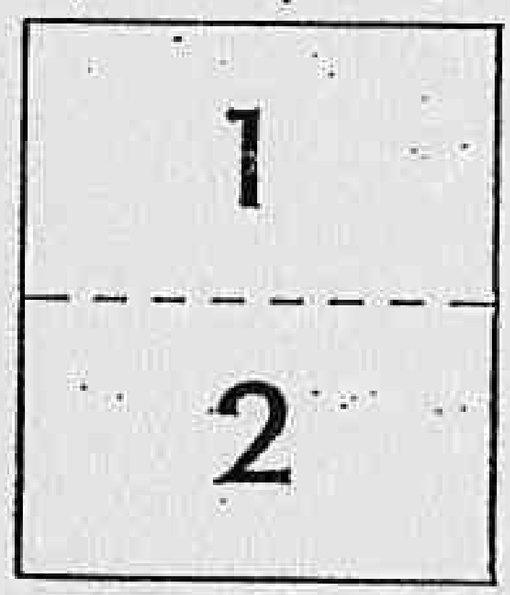
Meanwhile it does not seem just to forbid the air transport Firms to acquire foreign aircraft when without doubt this will bring about innumerable technical and economic advantages. Only if this acquisition is permitted can civilian aviation grow healthy and strong. Otherwise the State will have to subsidise it until it itself is inthe position to take on itself the cost of the aircraft industry.

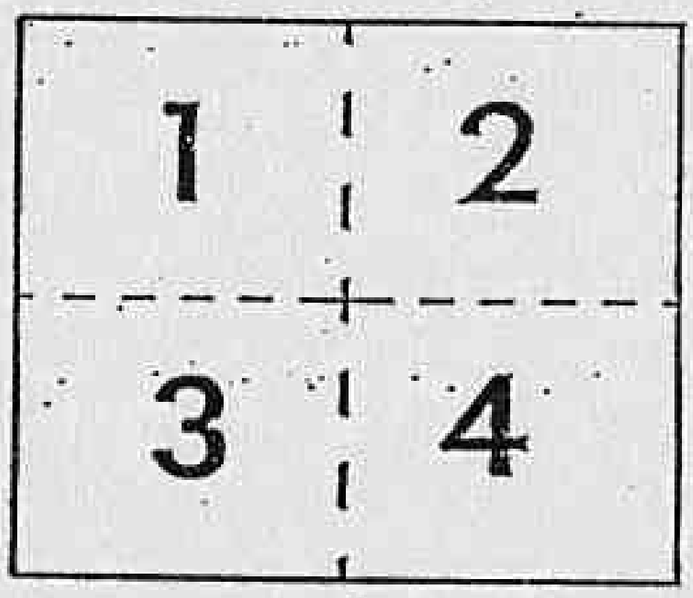
2.3.6.6

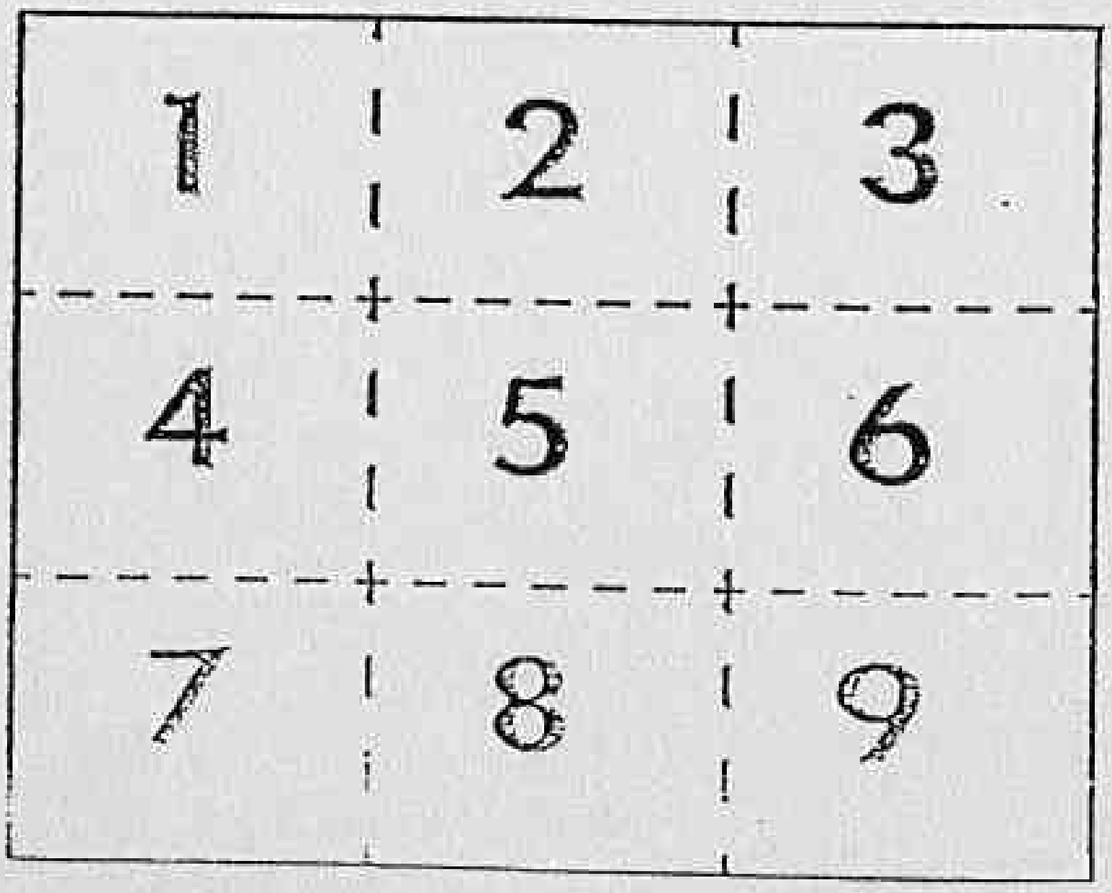
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.







12367

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

55

Anno II

Mercoledì 14 Agosto 1946 - S. Eusebio

Direzione, Redazione, Amministrazione: Roma, Via S. Basilio, n. 45. Telefoni: Direz. 43.528; Redaz. 43.590; Amministr. 43.199; Interurb. 47.746; Notturno 67.941 — Abbonamenti: un anno L. 1250; un semestre L. 650; un trimestre L. 350; Estero il doppio — una copia L. 5; arretrata L. 10 — Spedizione in abbonamento postale Conto Corrente Postale n. 1-6131

Tariffa delle inserzioni: per ogni mm di altezza, larghezza una colonna: avvisi finanziari e legali L. 75; necrologie L. 40; commerciali, teatrali e cinematografici L. 50; cronaca L. 60. Rivolgersi alla Concessionaria Società per la Pubblicità in Italia SPI: Roma: Via Parlamento 9, p.p.; tel. 61.372 - Milano: Palazzo della Borsa, Piazza degli Affari; telef. 12-461 e alle altre succursali

Il Globo

INFORMATORE ECONOMICO PER I

Il Governo ci pensi

di Adolfo Annesi

Il Governo ha deciso: il blocco dei licenziamenti sarà prorogato al 30 settembre. Ha deciso prima ancora che il Consiglio dei Ministri prenda la sua deliberazione; ha deciso perché il Consiglio — preoccupato dagli stessi motivi politici — non potrà che ratificare quanto è già stato suggerito dal ristretto comitato dei Ministri che, prendendo parte alle trattative tra C. G. I. L. e Confindustria, ha imposto una intesa. Una intesa che in sostanza non c'è, che elude il problema e che si riduce ad una formale conciliazione di termini antitetici.

Non ci si deve fare illusioni: i motivi politici hanno il sopravvento di ogni deliberazione, in ogni atto, ogni minima azione del Governo, di questo Governo democratico cui spetta non il compito, ma il dovere della ricostruzione.

Il blocco dei licenziamenti è stato prorogato al 30 settembre, e sta bene. Un ultimo sforzo può ancora essere sopportato dalle nostre industrie, piccole e medie, e l'Erario, cioè la comunità italiana, può ben permettersi il lusso di rinunciare ancora a qualche cosa per mantenere al lavoro gli operai del Nord. Quello che più preoccupa non è questo, ma le modalità con le quali si è proceduto alla proroga, l'evidenza di un provvedimento preso sotto l'urgenza di giungere ad una soluzione qualsiasi, cioè ad una soluzione che non è tale, pur di dilazionare il problema.

Perché nessuno vorrà credere, se in buona fede, che tra quaranta giorni, una commissione anche di tecnici, possa aver svolto — come si vorrebbe — un esame così oculato della situazione dei singoli settori industriali da poter proporre qualcosa

LA CONFERENZA DELLA PACE

Molotov attacca De Gasperi e le Potenze anglosassoni

Non dobbiamo rivendicare la Venezia Giulia che - dice il ministro russo - è sempre stata slava

(Dal nostro inviato)

PARIGI, 13 notte.

Le prime sedute della Commissione economico-territoriale e della Commissione economico-finanziaria per la pace con l'Italia, che dovevano aver luogo ieri sera, saranno tenute invece questa notte. Ancora confusa è la procedura che le Commissioni seguiranno, incerti sono i loro poteri. Si ignora ancora se gli esperti italiani saranno incitati a comparire per esprimere il loro punto di vista, presentare dati precisi, discutere clausole e modalità. Si dubita che il lavoro delle Commissioni possa avere qualche influenza su decisioni già così faticosamente raggiunte attraverso tanti pericoli. Tuttavia in sedute che si sono protratte fino a tarda notte ieri e in tutta la giornata di oggi gli esperti economici italiani alla Ambasciata italiana hanno preparato un memorandum di qualche interesse in cui si espone la preoccupazione del governo di fronte a clausole di tanta gravità che mettono in pericolo le fondamenta della precaria nostra economia di Paese devastato dalla guerra, esaurito nelle risorse, mancante delle materie più necessarie all'esistenza.

Indubbiamente le clausole economico-finanziarie dettate da preoccupazioni politiche, sono senza nessun riferimento alla realtà, alla nostra capacità di pagamento.

In altre parole, si sono resi conto i Quattro delle conseguenze che le clausole economiche avranno sulla nostra economia?

Conoscono la situazione italiana?

E' effettivamente loro intenzione produrre il risultato che se il Trattato venisse adottato nella forma? Scopo di molte conversazioni private che si tengono in questi giorni è appunto di tentare di scoprire fino a che punto i redattori della parte economica del Trattato sono informati ed hanno tenuto conto della realtà italiana e delle sue limitazioni. Si chiede ansiosamente quale è il nostro destino: lo sfacelo, o ci si lascerà la possibilità di una ricostruzione per quanto dura?

Il Ministro Corbino ha avuto in questi giorni numerosi colloqui esplorativi, utili appunto a chiarire, più che il significato di questa o quella clausola, lo spirito che ha dettato le condizioni. Fra gli esperti e le personalità da lui incontrate ci sono Alphand, direttore generale degli Affari economici al Quai d'Orsay, Thorp, capo della Sezione economico-finanziaria della Delegazione degli Stati Uniti, e Hall segretario finanziario al Tesoro Britannico.

Egli parte domani per Roma in aereo.

Come introduzione all'esame dei problemi economici italiani ci sono stati larghi squarci, questa mattina nel discorso di Molotov in risposta a De Gasperi. Il ministro sovietico ha accusato il nostro Primo Ministro di essersi soffermato eccessivamente su questioni che egli considera di secondaria importanza, quale la perdita di Trieste e delle città italiane della Dalmazia, invece di occuparsi dei problemi economici dai quali dipende la nostra ricostruzione.

«Per quanto si possa comprendere — ha detto Molotov — egli ha relegato le clausole economiche fra le questioni secondarie che vanno considerate dalle Commissioni e non dalla Conferenza in seduta plenaria.

«Egli ha parlato del numero dei nostri disoccupati; due milioni deprorando che la nuova Repubblica non abbia ancora imboccato in pieno la strada della democrazia progressiva, consona ai nuovi tempi in Europa, e che in Italia persistano ancora residui fascisti che pensano aggressivamente di occupare l'Istria. Egli propugna vaste riforme agrarie e industriali nel nostro Paese per permettere la rinascita.

A questa opera di rinobilitazione non mancherà il concorso della Russia.

«Mentre la perdita dell'Istria Orientale non avrà grande importanza — egli ha detto — l'industria italiana o il suo commercio o la sua navigazione stanno soffocando nella concorrenza con nazioni straniere più forti, le quali si sono ulteriormente arricchite durante la guerra».

«Questo è il pericolo che deve essere visto chiaramente e per tempo allo scopo di evitarlo — egli ha detto.

«L'Unione Sovietica ha sviluppato le sue relazioni economiche con altri Paesi in condizioni favorevoli per la loro ricostruzione economica, in condizioni che facilitano il progresso della loro industria e dell'agricoltura, nel complesso economico nazionale.

«L'Unione sovietica vorrebbe sperare che anche altri Paesi esprimano la loro buona volontà di aiutare la Repubblica italiana nel ricostruire la sua vita economica in condizioni tali da escludere la politica di schiavitù economici e di pressione esterna sull'Italia libera e indipendente.

«Ciò diciamo — ha aggiunto Molotov — perchè non deve escludersi il tentativo di uno sfruttamento straniero dell'Italia. Vogliamo sottolineare, a questo riguardo, che esiste parlato del numero dei nostri disoccupati; due milioni deplorando che la nuova Repubblica non abbia ancora imboccato in pieno la strada della democrazia progressiva, consona ai nuovi tempi in Europa, e che in Italia persistano ancora residui fascisti che pensano aggressivamente di occupare l'Istria. Egli propugna vaste riforme agrarie e industriali nel nostro Paese per permettere la rinascita.

A questa opera di rinobilitazione non mancherà il concorso della Russia.

«Mentre la perdita dell'Istria Orientale non avrà grande importanza — egli ha detto — l'industria italiana o il suo commercio o la sua navigazione stanno soffocando nella concorrenza con nazioni straniere più forti, le quali si sono ulteriormente arricchite durante la guerra».

«Questo è il pericolo che deve essere visto chiaramente e per tempo allo scopo di evitarlo — egli ha detto.

«L'Unione Sovietica ha sviluppato le sue relazioni economiche con altri Paesi in condizioni favorevoli per la loro ricostruzione economica, in condizioni che facilitano il progresso della loro industria e dell'agricoltura, nel complesso economico nazionale.

«L'Unione sovietica vorrebbe sperare che anche altri Paesi esprimano la loro buona volontà di aiutare la Repubblica italiana nel ricostruire la sua vita economica in condizioni tali da escludere la politica di schiavitù economici e di pressione esterna sull'Italia libera e indipendente.

«Ciò diciamo — ha aggiunto Molotov — perchè non deve escludersi il tentativo di uno sfruttamento straniero dell'Italia. Vogliamo sottolineare, a questo riguardo, che esiste una levata di scudi contro [illegible] no da parte di tre delegazioni che hanno parlato.

Primo accusatore è stato Molotov, il quale ha sin dall'inizio attaccato il nostro governo accusandolo di aver fallito il suo compito di stroncare i resti del fascismo.

Dopo Molotov ha parlato il delegato etiopico, il quale ha chiesto all'Assemblea di considerare attentamente la eventualità di un ritorno dell'Italia in A. O. L'Etiopia, ha detto, desidera precise assicurazioni che l'Italia non troverà più le sue colonie, cioè l'Africa Orientale, poichè il ritorno dell'Italia in Africa sarebbe considerato dall'Etiopia come una minaccia alla sua integrità nazionale, e le aggressioni subite in passato, costituirebbe [illegible] un «immoralità internazionale» che il governo di Addis Abeba non potrebbe in alcun modo accettare».

Il delegato greco Tsaldaris, prendendo la parola, ha dichiarato che il suo Paese considera legittime riparazioni anche dalla.

Nella seduta pomeridiana l'Assemblea ha ascoltato il punto di vista della Romania esposto da Tatarescu, il quale in complesso non ha fatto altro che molto eccentrico del trattato di pace che si riferisce al suo Paese.

Aperta la discussione, il delegato Vishinski con una nota [illegible] — attaccando politica dei due pesi e due misure — ha sostenuto calorosamente la necessità di aiutare la Romania nel cammino di ripresa. Egli ha ricordato che i romeni [illegible] il 19 agosto 1944 cioè [illegible] più tardi di non [illegible] con i tedeschi, ed ha [illegible] tutto il loro contributo alla [illegible] a fianco degli alleati.

12368

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Num. 188

Globo

MICO PER LA RICOSTRUZIONE

Non camminate a tentoni nel buio: picchierete la testa. Non fate affari senza dati esatti. Abbonatevi oggi stesso al Globo.

E

asperi

ssoni

Giulia

ta stava

evata di rudi contro di
a parte di tre delegati
lenno parlato.
no accusarlo è stato Mo-
il quale fin dall'in-
incontro il nostro governo
ndolo di aver fallito il
mpito di sradicare i resti
scismo.
po Molotov ha parlato
gato etiopico, il quale ha
to all'Assemblea di con-
re attentamente la even-
à di un ritorno dell'Ita-
) A. O. L'Etiopia, egli
tto, desidera precise as-
zioni che l'Italia non
à più le sue colonie del-
ca Orientale, poiché un
o dell'Italia in Africa
be considerato dall'Etio-
come una minaccia alla
integrità nazionale, date
gressioni subite in pas-
e costituirebbe inoltre
« immoralità internazio-
che il governo di Addis
non potrebbe in alcun
accettare ».
delegato greco Tsaldaris,
endo la parola, ha di-
ato che il suo Paese chie-
larghe riparazioni all'I-

lla seduta pomeridiana la
mblea ha ascoltato il pun-
di vista della Romania, e-
o da Tatarescu, il quale
omplesso non si è dimesti-
molto scontato dei trat-
di pace che si riserva al
Paese.
ta la discussione, il rus-
Vishinsky con una notevole
ivoltura — situando la
ica dei due pesi e delle
misure — ha sostenuto
ecisamente la necessità di
are la Romania nel suo
amo di ripresa. Egli ha
dato che i romeni ruppe-
19 agosto 1944 cioè mol-
tardi di non i rappor-
con i tedeschi, ed ha esal-
il loro contributo alla lot-
fianco degli alleati. Tut-

Collaborazione economica fra Austria e Italia

VIENNA, 13.

Una autorità ufficiale italiana a Vienna ha dichiarato oggi che i tecnici del ministero degli Esteri italiano stanno studiando la possibilità di una più stretta collaborazione economica fra l'Austria e l'Italia nell'intento di conseguire una unione doganale.

I membri della commissione italiana si trovano presentemente a Vienna per discutere alcuni problemi ferroviari. Il prefetto di Bolzano ha dato anche i poteri perchè siano definite le questioni economiche di traffico nell'Alto Adige attraverso negoziati diretti con le autorità austriache di Innsbruk. (*U. P.*).

L'Argentina ci dona grano

BUENOS AIRES, 13.

Il Governo argentino ha recentemente completato la consegna di 150 mila tonnellate di grano all'UNRRA perchè siano spedite in Europa. Il Governo argentino ha anche completato la consegna di circa 2 milioni di tonnellate di lino da destinarsi all'Italia. (*U. P.*).

32 bimotori americani Douglas acquistati da società italiane

L'industria aeronautica nazionale deve adeguarsi nel campo dei prezzi e dei perfezionamenti tecnici

Un accordo è stato concluso tra l'A.R.A.R. e cinque società aeree private italiane per l'acquisto da parte di quest'ultime di 32 apparecchi bimotori americani Douglas residuati di guerra, e un ulteriore accordo è in corso di definizione per la vendita, sempre da parte dell'A.R.A.R., di altri 12 di tali apparecchi. Il prezzo dei 32 Douglas è stato concordato fra i 20 mila e i 25 mila dollari l'uno al cambio di 225 lire per ogni dollaro ciò che significa fra i 4 milioni e 500 mila lire e i 5 milioni e 625 mila lire.

La cessione dei famosi 32 velivoli Douglas che secondo le ultime favorevole dell'ex Ministro dell'Aeronautica Cevolotto avrebbero potuto acquistarsi dalle due costituende grandi società aeree a capitale misto italo-americana ed italo-inglese con l'intervento dello Stato, per dotare le imprese stesse a condizioni vantaggiose, del primo nucleo di apparecchi per il sollecito inizio dell'esercizio delle linee di autonavigazione. Contro tale acquisto, come si ricorderà, insorsero le nostre maggiori industrie aeronautiche delle cui proteste si fece eco alla Camera il « comunista indipendente » Generale Nobile. Il nostro giornale si occupò della questione (vedi, fra gli altri, il « Globo » del 26 luglio) rilevando le convenienza dell'acquisto sotto il riguardo economico e tecnico, il che risulta indirettamente confermato oggi dalle decisioni prese in tal senso dalle cinque società italiane acquirenti dei bimotori americani.

Una delle nostre maggiori fabbriche di aeroplani, in risposta ai rilievi sull'industria nazionale pubblicati dal « Globo » del 26 luglio, afferma che non sono esatti poichè essa è in grado di costruire apparecchi da trasporto, da allenamento e da turismo capaci di competere con i migliori esemplari stranieri. Il « Globo », del numero citato, non ha mezzo in dubbio la capacità della nostra industria, ne le qualità

(Continua in 2. pag., 1. col.)

Autorizzazione a pagare il premio della Repubblica

Con circolare telegrafica 10 agosto del Ministero del Tesoro diramata a tutte le amministrazioni centrali e periferiche è stato autorizzato il pagamento del Premio straordinario della Repubblica a favore dei dipendenti statali, dei dipendenti di enti pubblici locali parastatali, e di diritto pubblico, dei mutilati ed invalidi di guerra 1940-45, titolari di pensioni di una delle prime cinque categorie, nonchè dei reduci riconosciuti tali in base all'art. 1 del decreto n. 28 del 16 febbraio 1946 e provvisti degli assegni di assistenza stabiliti dal decreto stesso.

Detto premio, il cui ammontare è di L. 3.000 nette per il personale che riasse delle quote complementari dell'indennità di carovita e di Lire 1.500 per il personale che ne è sprovvisto, verrà corrisposto in due rate uguali la prima a partire dal 12 agosto e la seconda a partire dal 12 settembre p. v.

I residuati nell'Alto Adige saranno dati a un consorzio

E' prevedibile che gli ingenti quantitativi di materiali residuati di guerra di provenienza alleata, tedesca e italiana esistenti nei campi nell'Alto Adige saranno immessi alla vendita al pubblico con maggiore rapidità di quanto non si sia verificato finora, grazie al recente accordo con cui l'ARAR ha affidato al Consorzio delle Provincie e dei Comuni della regione trentina la vendita dei residuati stessi.

Il contratto stipulato fra i due Enti stabilisce che entro il 31 agosto prossimo le parti procederanno alle operazioni di controllo e di consegna in base ad inventario dei materiali residuati di guerra esistenti nei magazzini e nei campi delle banche amministratrici, l'ARAR corrisponderà al Consorzio, per le spese da esso comunque sostenute in relazione a tale materiale, un compenso nella misura del 0,75 per cento del rispettivo valore di perizia per ciascun mese di durata della custodia esclusa ogni altra pretesa del Consorzio per qualsiasi titolo. L'ARAR si riserva inoltre la facoltà di vendere a pubbliche amministrazioni i materiali affidati al Consorzio corrispondendo in tal caso al esso, per le spese comunque sostenute, un compenso nella misura stabilita più sopra. Inoltre, l'ARAR nella sua qualità di committente avrà il diritto di esplicare un controllo continuativo ed illimitato su tutta la pratica del Consorzio.

Tutti, ed in particolare gli inglesi, cedono in misura sempre crescente, sarebbe favorevole a concludere accordi del genere in altre regioni con Enti pubblici che offrano come il Consorzio trentino garanzie commerciali, patrimoniali e una gestione nell'interesse del pubblico e non di privati speculatori.

Approdi a Napoli

(Nostro servizio telegrafico)

NAPOLI, 13.

Proveniente dagli Stati Uniti è giunto in porto il piroscafo « Smith » che ha sbarcato cinquemila tonnellate di merci varie dell'U. N. R. R. A. Il piroscafo è approdato ai moli [illegible]

LE ALTRE NOTIZIE

- **Toscanini tornerà a Milano** in novembre e si dedicherà alla preparazione della stagione lirica della « Scala ».
- **Quattro volumi** sono rimasti in discussione per il Premio Viareggio di 200 mila lire. Essi sono: « Golia » di G. A. Borgese, « Pane duro » di

12369

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

dustrie, piccole e medie, e l'Erario, cioè la comunità italiana, può ben permettersi il lusso di rinunciare ancora a qualche cosa per mantenere al lavoro gli operai del Nord. Quello che più preoccupa non è questo, ma le modalità con le quali si è proceduto alla proroga, l'evidenza di un provvedimento preso sotto l'urgenza di giungere ad una soluzione qualsiasi, cioè ad una soluzione che non è tale, pur di dilazionare il problema.

Perché nessuno vorrà credere, se in buona fede, che tra quaranta giorni, una commissione anche di tecnici, possa aver svolto — come si vorrebbe — un esame così accurato della situazione dei singoli settori industriali da poter proporre qualcosa di positivo per risolvere la spinosa questione. La commissione non è incaricata di studiare un programma di politica economica, che dovrebbe essere compito del Governo. Essa farà solo delle proposte in merito alla possibilità di dar lavoro alle aziende, di trasferire la mano d'opera da un settore all'altro, di occupare in qualche modo — e non importa come — i lavoratori superflui. Ma il problema del blocco è un problema di politica economica: s'inserisce, ed è risolubile, solo nel quadro ben più ampio di provvedimenti atti a favorire la ripresa produttiva, a restaurare una economia, e non attraverso commesse di Stato o lavori pubblici di sterro.

Il popolo italiano chiede ed ha principalmente bisogno di risolvere i suoi problemi economici. Per questo si può fare, magari, anche una politica economica programmata ed attuare una migliore distribuzione dei redditi; ma si faccia una politica economica. Non si faccia solo della politica, specie quando questa si confonde con la demagogia, e l'abilità del Governo sta solo nel saper nascondere, al momento opportuno, la testa nella sabbia come gli struzzi.

Non si possono rimandare all'infinito le soluzioni delle nostre questioni più gravi senza nessun piano, senza nessun programma concreto, non di parole, ma di azioni. Si è discusso del blocco come se fosse una cosa a sè o solo concomitante a certi altri aspetti della nostra economia. Mantenere o non mantenere al lavoro gli operai del Nord sembra debba tutto condizionare, mentre la possibilità di dar lavoro e pane è condizionata dalla effettiva capacità di creare lavoro. Non lavoro fittizio e improduttivo, non costruendo [illegible]

[illegible] esperti economici italiani alla Ambasciata italiana hanno preparato un memorandum di insieme in cui si espone la preoccupazione del governo di fronte a clausole di tanta gravità che mettono in pericolo le fondamenta della precaria nostra economia di Paese devastato dalla guerra, esaurito nelle risorse, mancante delle materie più necessarie all'esistenza.

Indubbiamente le clausole economico-finanziarie dettate da preoccupazioni politiche, sono senza nessun riferimento alla realtà, alla nostra capacità di pagamento.

In altre parole, si sono resi conto i Quattro delle conseguenze che le clausole economiche avranno sulla nostra economia?

Conoscono la situazione italiana?

E' effettivamente loro intenzione produrre il risultato che se il Trattato venisse applicato integralmente, si avrebbe? Sono essi pronti a vedere rovinare nel cuore dell'Europa una grande Nazione, disfarsi nel caos, nella infla-

[illegible] economico-finanziario della Delegazione degli Stati Uniti, e [illegible] segretario finanziario al Tesoro Britannico.

Egli parte domani per Roma in aereo.

Come introduzione all'esame dei problemi economici italiani ci sono stati larghi squarci questa mattina nel discorso di Molotov in risposta a De Gasperi. Il ministro sovietico ha accusato il nostro Primo Ministro di essersi soffermato eccessivamente su questioni che egli considera di secondaria importanza, quale la perdita di Trieste e delle città italiane della Dalmazia, invece di occuparsi dei problemi economici dai quali dipende la nostra ricostruzione.

«Per quanto si possa comprendere — ha detto Molotov — egli ha relegato le clausole economiche fra le questioni secondarie che vanno considerate dalle Commissioni e non dalla Conferenza in seduta plenaria».

Molotov dimostrò discreta conoscenza del problema italiano, forse dovuta anche ai colloqui da lui avuti con Togliatti in questi giorni. Ha [illegible] *la guerra».*

«Questo è il pericolo che deve essere visto chiaramente e per tempo allo scopo di evitarlo — egli ha detto.

«L'Unione Sovietica ha sviluppato le sue relazioni economiche con altri Paesi in condizioni favorevoli per la loro ricostruzione economica, in condizioni che facilitano il progresso della loro industria e dell'agricoltura, nel complesso economico nazionale.

«L'Unione sovietica vorrebbe sperare che anche altri Paesi esprimano la loro buona volontà di aiutare la Repubblica italiana nel ricostruire la sua vita economica in condizioni tali da escludere la politica di schiavitù economica e di pressione esterna sull'Italia libera e indipendente.

«Ciò diciamo — ha aggiunto Molotov — perchè non deve escludersi il tentativo di uno sfruttamento straniero dell'Italia. Vogliamo sottolineare, a questo riguardo, che esiste il pericolo che forti stati stranieri, possessori di grandi capitali e di altri mezzi di pressione, esercitino pressioni per ottenere diritti pressochè illimitati a detrimento degli interessi della repubblica italiana. Noi non possiamo associarci a tali pretese eccessive avanzate dal capitale straniero contro l'Italia democratica ed al desiderio di alcuni Paesi di assumere posizioni monopolistiche nel Mediterraneo, le quali, se soddisfatte, non contribuiscono allo sviluppo di rapporti d'amicizia fra gli stati europei e, per quanto riguarda l'Italia, la ridurrebbero schiava dei trusts e dei cartelli stranieri».

Fra i mezzi di depressione economica che turbano lo sforzo ricostruttivo italiano, Molotov ha citato il monopolio delle comunicazioni aeree e le spese per il mantenimento delle truppe di occupazione. Delle am-lire egli ha detto:

«Anche una piccola riduzione di questi costi sarebbe sufficiente per coprire tutto lo ammontare delle riparazioni che l'Italia deve pagare per compensare almeno in parte i danni da lei causati all'Unione Sovietica ed agli altri Paesi di Europa».

Luigi Barzini jr

Etiopia e Grecia contro l'Italia

PARIGI, 13.

La mattinata di oggi è stata dedicata dalla Conferenza per la pace, alla discussione sul trattato di pace con l'Italia ed è stata caratterizzata da [illegible] nate» che il governo di Addis Abeba non potrebbe in alcun modo accettare».

Il delegato greco Tsaldaris, prendendo la parola, ha dichiarato che il suo Paese chiederà larghe riparazioni all'Italia.

Nella seduta pomeridiana la Assemblea ha ascoltato il punto di vista della Romania, esposto da Tatarescu, il quale in complesso non si è dimostrato molto scontento del trattato di pace che si riserva al suo Paese.

Aperta la discussione, il russo Vishinski con una notevole disinvoltura — attuando la politica dei due pesi e delle due misure — ha sostenuto calorosamente la necessità di aiutare la Romania nel suo cammino di ripresa. Egli ha ricordato che i romeni ruppero il 19 agosto 1944 (cioè molto più tardi di noi) i rapporti con i tedeschi, ed ha esaltato il loro contributo alla lotta a fianco degli alleati. Tutti ottimi argomenti, che solo nei nostri riguardi non hanno, per i delegati sovietici, alcun valore.

A tarda ora di questa sera si riuniscono i Comitati incaricati di esaminare i dettagli del progetto del trattato di pace con l'Italia. De Gasperi, che ha oggi tenuto una conferenza stampa ai giornalisti, ha difeso l'italianità di Trieste ed, accennando al suo colloquio [illegible] Byrnes, ha detto che il Ministro americano ha cercato di rassicurarlo sulle conseguenze di certe clausole che mettono in pericolo la nostra indipendenza economica. Al termine del colloquio il Presidente ha detto: «Sono ottimista per quel tanto che occorre esserlo onde non perdere la speranza ispiratrice dell'azione; del resto, la Delegazione sa di compiere un dovere durissimo e lo fa come per comandamento del Paese, senza scoraggiamenti e senza illusioni».

Nella mattinata di domani arriveranno gli on. Lizzadri, Bitossi e Morelli, rappresentanti della C.G.I.L. in seno alla nostra delegazione.

Lavori a Bari

(Nostro servizio telefonico)

BARI, 13.

Altri sei milioni sono stati destinati ai lavori pubblici che si sono iniziati oggi in provincia di Bari per occupare la mano d'opera dei reduci e dei combattenti. Questi lavori soprattutto servono per fronteggiare momentaneamente la situazione in attesa che siano completati i piani di lavori generali predisposti dal Governo.

Soddisfacente andamento della campagna risicola

Poco meno di 130 mila ettari risultano investiti a riso nella campagna in corso, di cui circa la metà nella provincia di Vercelli, secondo gli ultimi accertamenti effettuati nelle provincie risicole. Si registra quindi un aumento di oltre 30 mila ettari della superficie investita nei confronti della decorsa campagna.

Lo sviluppo vegetativo della coltura è stato avversato dalle basse temperature per quasi tutta la seconda quindicina del mese di giugno; attualmente però le condizioni sono molto migliorate. Il trapianto è ultimato: dalle notizie finora pervenute sembra certo un forte aumento della superficie coltivata a riso trapiantato.

La monda ha subito un rallentamento, perchè, nelle zone ove non c'era sufficiente mano d'opera, si è preferito dar corso prima ai lavori di trapianto. Le operazioni di monda già effettuate risultano molto accurate.

E' ancora prematuro formulare attendibili previsioni sul prossimo raccolto di risone. Tuttavia vale ricordare che, nello scorso anno, nonostante l'andamento stagionale eccezionalmente avverso, la resa media per ettaro ha superato i 40 quintali di risone. E' inoltre da tener presente che i quantitativi di fertilizzanti destinati a questa coltura risultano nella campagna in corso più abbondanti di quelli impiegati nel 1945. Se l'andamento stagionale non sarà quindi sfavorevole, il rendimento per ettaro dovrebbe essere superiore a quello della campagna precedente.

Secondo calcoli induttivi la produzione di risone potrà pertanto aggirarsi tra i 5 milioni e mezzo e i 6 milioni di quintali.

ro si assottiglia sempre di più.

Di questa situazione ognuno ha le sue responsabilità: le hanno gli industriali, che pensano di poter vivere domani come ieri, gravando sullo Stato, e che non si preoccupano di adeguarsi a quelle che saranno le condizioni del futuro mercato mondiale; le hanno i commercianti, trasformatisi, nella gran maggioranza in famelici speculatori; le ha la Confederazione del Lavoro, che riduce tutta l'economia ad una vertenza sindacale, organizza scioperi quando si dovrebbe lavorare, chiede un aumento di ferie quando la maggior parte dei lavoratori è da mesi in vacanza, provoca la corsa salari e prezzi dandoci la soddisfazione di vedere bruciato in cinque giorni l'aumento concordato per un mese; le ha soprattutto il Governo, incapace di avere un programma se non [illegible]

Le Officine Galileo risorte dall[...]

La produzione, ripresa rapidamente nonostan[...] stabilimenti, si è indirizzata verso obiettivi de[...]

(Nostro servizio particolare)

FIRENZE, 13.

Le Officine Galileo che fino all'8 settembre 1943 lavoravano esclusivamente per conto dell'Amministrazione Militare [illegible] lai di un primo tipo costruito e approntati, nello stesso tempo, telai di un secondo tipo più fine; prima della fine dell'anno si avrà un forte quantitativo disponibile di mac[...] si sta organizzando la produzione su vasta scala, per commissione, di un tipo di macchina fotografica di modello elevato. La lavorazione [illegible]

2 3 7 0 7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...ch'il governo di Addis ...ba non potrebbe in alcun ...do accettare».

...l delegato greco Tsaldaris, ...endendo la parola, ha di...arato che il suo Paese chie...de larghe riparazioni all'I...lia.

...ella seduta pomeridiana la ...semblea ha ascoltato il pun...to di vista della Romania, e...posto da Tatarescu, il quale ...complesso non si è dimostra...to molto scontento del trat...to di pace che si riserva al ...o Paese.

Aperta la discussione, il rus...o Vishinskij con una nuova ...involuta — attuando la ...litica dei due pesi e delle ...e misure — ha sostenuto ...orosamente la necessità di ...nate a Romania nel suo ...mmino di ripresa. Egli ha ...cordato che i ritardi ruppe...o il 19 agosto 1944 (cioè mol...o più tardi di non i rappor...con i tedeschi) ed ha esal...to il loro contributo alla lot...a a fianco degli alleati. Tut...ettimi argomenti, che sotto ...i nostri riguardi non han...o, per i delegati sovietici, al...o valore.

A tarda ora di questa sera si ...unirà per i Comitati incarica...o di esaminare i dettagli del ...rogetto del trattato di pace ...on l'Italia. De Gasperi, che ha ...ssi tenuto una conferenza ...ampa ai giornalisti, ha dife...o l'italianità di Trieste ed, ...ermando al suo colloquio ...n Bevin, ha detto che «...Ministro americano ha cerca...o di rassicurarlo circa con...sistenze di certe clausole che ...ettano in pericolo la nostra ...dipendenza economica. Al ...ermine del colloquio il Presi...ente ha detto «Sono ottimi...a per quel tanto che occorre ...sserlo onde non perdere la ...peranza ispiratrice dell'azio...e: del resto, la Delegazione sa...à compiere un dovere duris...imo e lo farà come per comandamento del Paese, senza sen...timentalismi e senza illusioni». Nella mattinata di domani ...arriveranno gli on. Lizzadri, ...Silossi e Morelli, rappresen...anti della C.G.I.L. in seno alla ...ostra delegazione.

Lavori a Bari

(Nostro servizio telefonico)

BARI, 13.

Altri sei milioni sono stati destinati ai lavori pubblici che si sono iniziati oggi in provincia di Bari per occupare la mano d'opera dei reduci e dei combattenti. Questi lavori sono pratiche servono per fronteggiare momentaneamente la situazione in attesa che siano completati i piani di lavori generali predisposti dal Governo.

...saranno dati a un consorzio

È prevedibile che gli ingenti quantitativi di materiali residuati di guerra di provenienza alleata, tedesca e italiana esistenti nei campi nell'Alto Adige saranno immessi alla vendita al pubblico con maggiore rapidità di quanto non si sia verificato finora, grazie al recente accordo con cui l'ARAR ha affidato al Consorzio delle Provviste e dei Commissariati della regione trentina la vendita dei residuati stessi.

Il contratto stipulato fra i due Enti stabilisce che entro il 31 agosto prossimo le parti procederanno alle operazioni di controllo e di consegna, in base ad inventario dei materiali residuati di guerra esistenti nei magazzini e nei campi delle provincie di Bolzano e Trento, escluso tutto il materiale farmaceutico e sanitario dei depositi di Merano. Le consegne cominceranno con i tre campi di Bolzano, Ponte all'Adige e Merano.

Sul ricavato delle vendite effettuate l'ARAR riconosce al Consorzio una provvigione nella misura percentuale del 30 per cento sui primi 400 milioni del 15 per cento sui successivi eventuali 200 milioni e del 10 per cento sulle eventuali eccedenze alla somma complessiva di 600 milioni. Il Consorzio, che assume la custodia e la conservazione dei materiali, è autorizzato a vendere al meglio i materiali stessi con tutte le forme dall'asta alla licitazione e alla trattativa privata, seguendo le norme generali e speciali di vendita già emanate o da emanarsi dall'ARAR per le sue sedi periferiche. In particolare, l'ARAR si riserva la facoltà di fissare dei prezzi minimi di vendita. Qualora l'ARAR eserciti questa facoltà, il Consorzio non potrà vendere a prezzi inferiori a quelli fissati, salvo il ricorso ad un Collegio arbitrale previsto dallo accordo. Qualora per il materiale ad esso affidato il Consorzio intenda trattarne la vendita ad Enti in esso consorziati o ad Enti nei quali esso abbia un interesse anche indiretto, il Consorzio stesso dovrà darne preventiva segnalazione all'ARAR alla quale spetta di determinare il prezzo minimo di vendita. Una segnalazione da rilevare è che, per tutto il materiale affidato al Consorzio per la vendita, di cui l'ARAR disponesse la consegna a terzi rivendicanti, o a pubbliche amministrazioni, l'ARAR corrisponderà al Consorzio le spese da esso comunque sostenute in relazione a tale materiale, un compenso nella misura del 0,75 per cento del rispettivo valore di perizia per ciascun mese di durata della custodia escluso ogni altro onere del Consorzio per qualsiasi titolo. L'ARAR si riserva inoltre la facoltà di vendere a pubbliche amministrazioni i materiali affidati al Consorzio corrispondendo in tal caso al Consorzio, per le spese comunque sostenute, un compenso nella misura stabilita più sopra. Infine, l'ARAR nella sua qualità di committente avrà il diritto di esplicare un controllo continuativo ed illimitato sulla gestione del Consorzio commissionario per accertare l'esatto adempimento degli obblighi da esso assunti.

Secondo quanto ci risulta, la ARAR allo scopo di decentrare la vendita degli immensi stocks di residuati che gli Alleati, ed in particolare gli inglesi, cedono in misura sempre crescente, sarebbe favorevole a concludere accordi del genere in altre regioni con Enti pubblici che offrano come il Consorzio Trentino garanzie commerciali, patrimoniali e una gestione nell'interesse del pubblico e non di privati speculatori.

Approdi a Napoli

(Nostro servizio telefonico)

NAPOLI, 13.

Proveniente dagli Stati Uniti è giunto in porto il piroscafo «Sinaia» che ha sbarcato quattromila tonnellate di merci varie dell'U.N.R.R.A. Ha servito a rifocillare i viveri che ha portato lo stesso per Alessandria d'Egitto dopo di aver caricato 250 tonnellate di merce varia. Da Alessandria d'Egitto è giunto il «Perthshire» con 250 balle di cotone destinato alla industria meridionale.

La produzione chimica è in sensibile aumento

(Nostro servizio telefonico)

MILANO 13.

Le prospettive della produzione chimica sono abbastanza buone, prevedendosi di lavorare mezzo milione di tonnellate di fosforo e venticinque tonnellate di rame, impiegando circa 330 mila tonnellate di acido solforico.

L'ammoniaca sintetica, che nel gennaio del 1946 era stata prodotta in quantitativi presso che insignificanti ha raggiunto nel maggio la cifra di 4.388 tonnellate.

Per le altre produzioni del mese di maggio si hanno i seguenti dati espressi in tonnellate confrontati con i mesi di gennaio: per fosfati 19900 contro 1300, acido solforico 21000 contro 8000, carburo di calcio 7 mila contro 1600, rottame di rame 7480 contro 6000, acido elettrolitico 1610 contro 1360. La produzione di soda caustica è rimasta stazionaria intorno alle mille tonnellate.

L'industria chimica, che consumava prima della guerra 50 mila tonnellate mensili di carbone risente però oggi dell'irregolarità e della deficienza di rifornimenti di combustibili specie nei settori del l'azoto e del carburo di calcio

Le bonifiche nell'Emilia

Il ministro dell'agricoltura Segni ha tenuto stamane contatto a Bologna con l'ispettore compartimentale agrario e con il provveditore delle opere pubbliche sui provvedimenti in materia di bonifica. Sono stati stanziati 1700 milioni per opere di bonifica comprese direttamente dallo stato e 1.500 milioni per contributi ai privati. Sono stati stabiliti i criteri per delimitare il comprensorio in relazione alla legge che aumenta i contributi per la ricostruzione di opere danneggiate dalla guerra dal 33 per cento al 45 per cento, sia possibile applicare il contributo nella misura del 60 per cento eccezionalmente prevista dalla legge citata in merito ai contributi stanziati per la reintegrazione del bestiame e degli attrezzi è stato adottato come criterio quello di dare la preferenza alle piccole aziende con conduzione a mezzadria.

Nell'Emilia tale comprensorio riguarderà presso a poco il territorio tra il Sillaro e il Segno che verrà usato da un decreto interministeriale.

Nel pomeriggio di sabato il ministro si recava a Ferrara ove esaminava il problema delle derivazioni dal Po alle Chiaviche Pilastresi al Ponte Lagoscuro, e ai Sifoni di Berra che permetterebbero la valorizzazione di terreni torbosi esistenti specialmente in provincia di Ferrara e la loro

...isorte dalle rovine della guerra

...mente nonostante i gravi danni subiti dagli ...erso obiettivi del tutto diversi da quelli antichi

...si sta organizzando la produ...zione su vasta scala, per com...missione, di un tipo di mac...china fotografica di modello ...elevato. La lavorazione di ...tessili si sono estese da Pra...to a Biella e a tutti gli altri ...grossi centri di produzione ...tessile della Lombardia, che, ...come ognun sa, lavorano in ...Deve rimanere in piedi an...che esso, coi suoi cinquanta ...operai, e la casa madre gli ...manda di che vivere. Contem...poraneamente si lavora con

...ei sensi di assistenza stabi...liti dal decreto stesso.

Detto premio, il cui ammontare è di L. 3.000 nette per il personale che fruisce delle quote complementari dell'indennità di caro-vita e di Lire 1.500 per il personale che ne è provvisto, verrà corrisposto in due rate mensili, la prima a partire dal 12 agosto e la seconda a partire dal 12 settembre p. v.

LE ALTRE NOTIZIE

● **Toscanini** tornerà a Milano in novembre e si dedicherà alla preparazione della stagione lirica della «Scala».

● **Quattro volumi** sono rimasti in discussione per il Premio Viareggio di 300 mila lire. Essi sono: «Golia» di G. A. Borgese, «Pane duro» di Silvio Micheli, «Libertà» di Bruno Fei, «Canzoniere» di Umberto Saba. La giuria deciderà probabilmente oggi.

● **Il Ministero dell'agricoltura** americano ha annunciato che malgrado il buon raccolto granario di questo anno, le restrizioni vigenti non saranno abrogate, ma resteranno in vigore sino a che le esigenze alimentari dei paesi dell'oltremare non saranno tornate normali.

● **L'Unione Sovietica** possederà fra breve la bomba atomica e le prove saranno compiute nella zona artica della Siberia o nelle isole che si protendono verso il continente settentrionale. Così ha detto il dott. Simon Alexandrov osservatore sovietico a Filadelfia.

● **Ancora una volta** lunedì notte un proiettile-razzo è passato sopra la città di Stoccolma proveniente dal sud e diretto a nord. Altri tipi di bombe volanti più piccole sono stati visti sorvolare il cielo in direzione nord-sud. Gli svedesi stanno a guardare.

● **Il Mufti di Gerusalemme**, in una intervista concessa al corrispondente del «Times», ha dichiarato che l'attuale politica seguita in Palestina è assolutamente sbagliata e non deve essere continuata, altrimenti non farebbe altro che perpetuare i disordini e gli inutili spargimenti di sangue.

● **La Russia non vuole che la** Transgiordania entri a far parte delle Nazioni Unite. Krossilnov si è opposto decisamente alla richiesta.

● **Il nuovo governo boliviano**, succeduto al regime di Villarroel, è stato riconosciuto ufficialmente dal governo degli Stati Uniti.

● **Selvagge scene di lotta** si sono verificate alle banchine di Haifa mentre i due vapori «Henrietta Szold» e «Vaguer» erano ormeggiati in porto con il loro carico di ebrei che tentavano di raggiungere clandestinamente la Palestina e che gli inglesi avevano liberato al largo. Giunte le navi in porto con tutti i mezzi essi cercano di raggiungere la terra ma carri armati e difese di filo spinato dividono le banchine di imbarco e di sbarco, mentre una folla inferocita sfida i reticolati e cerca di lanciare le

12371

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

di positivo per risolvere la spinosa questione. La commissione non è incaricata di studiare un programma di politica economica, che dovrebbe essere compito del Governo. Essa farà solo delle proposte in merito alla possibilità di dar lavoro alle aziende, di trasferire la mano d'opera da un settore all'altro, di occupare in qualche modo — e non importa come — i lavoratori superflui. Ma il problema del blocco è un problema di politica economica; s'inserisce, ed è risolubile, solo nel quadro ben più ampio di provvedimenti atti a favorire la ripresa produttiva a restaurare una economia, e non attraverso commesse di Stato o lavori pubblici di sterro.

Il popolo italiano chiede ed ha principalmente bisogno di risolvere i suoi problemi economici. Per questo si può fare, magari, anche una politica economica programmata ed attuare una migliore distribuzione dei redditi; ma si faccia una politica economica. Non si faccia solo della politica, specie quando questa si confonde con la demagogia, e l'abilità del Governo sta solo nel saper nascondere, al momento opportuno, la testa nella sabbia come gli struzzi.

Non si possono rimandare all'infinito le soluzioni delle nostre questioni più gravi senza nessun piano, senza nessun programma concreto, non di parole, ma di azioni. Si è discusso del blocco come se fosse una cosa a sè o solo concomitante a certi altri aspetti della nostra economia. Mantenere o non mantenere al lavoro gli operai del Nord sembra debba tutto condizionare, mentre la possibilità di dar lavoro e pane è condizionata dalla effettiva capacità di creare lavoro. Non lavoro fittizio e improduttivo, non costruendo e demolendo senza un piano preordinato, ma riorganizzando l'economia, costituendo le premesse per la sua riabilitazione.

Non un provvedimento è stato preso fino ad oggi che lasci intendere la volontà del Governo di seguire un organico programma. Si va avanti giorno per giorno, nell'inattività più assoluta, o accumulando errore su errore. E giorno per giorno la situazione peggiora, i prezzi salgono, le aziende chiudono, malgrado il blocco, la disoccupazione aumenta, la fame colpisce un sempre maggior numero di persone, la fiducia viene meno, la lama di coltello su cui s'equilibra la lira si assottiglia sempre di più.

Di questa situazione ognuno ha le sue responsabilità: le hanno gli industriali, che pensano di poter vivere domani come ieri, gravando sullo Stato, e che non si preoccupano di adeguarsi a quelle che saranno le condizioni del futuro mercato mondiale; le hanno i commercianti, trasformatisi, nella gran maggioranza in famelici speculatori; le ha la Confederazione del Lavoro, che riduce tutta l'economia ad una vertenza sindacale, organizza scioperi quando si dovrebbe lavorare, chiede un aumento di ferie quando la maggior parte dei lavoratori è da mesi in vacanza, provoca la corsa salari e prezzi dandoci la soddisfazione di vedere bruciato in cinque giorni l'aumento concordato per un mese; le ha soprattutto il Governo, incapace di avere un programma se non sulla carta, che è responsabile più di ogni altro della situazione attuale, che si aggrava quotidianamente e che quotidianamente rende sempre più difficile risalire la china lungo la quale stiamo precipitando.

E' tempo di parlar chiare: è tempo che il Governo prenda le sue decisioni. All'incomprensione dell'Estero non possiamo aggiungere i nostri errori. 47 milioni d'italiani, che nella quasi totalità vivono del frutto del lavoro, non possono attendere all'infinito l'inizio della ricostruzione. Le situazioni come quella presente sono sempre cattive consigliere per chi ha fame e per chi soffre: il Governo ci pensi, ch'è l'ora.

plicato integralmente, si avrebbe? Sono essi pronti a vedere rovinare nel cuore dell'Europa una grande Nazione, disfarsi nel caos, nella infla-

Molotov dimostra discreta conoscenza del problema italiano, forse dovuta anche ai colloqui da lui avuti con Togliatti in questi giorni. Ha

Soddisfacente andamento della campagna risicola

Poco meno di 130 mila ettari risultano investiti a riso nella campagna in corso, di cui circa la metà nella provincia di Vercelli, secondo gli ultimi accertamenti effettuati nelle provincie risicole. Si registra quindi un aumento di oltre 30 mila ettari della superficie investita nei confronti della decorsa campagna.

Lo sviluppo vegetativo della coltura è stato avversato dalle basse temperature per quasi tutta la seconda quindicina del mese di giugno; attualmente però le condizioni sono molto migliorate. Il trapianto è ultimato: dalle notizie finora pervenute sembra certo un forte aumento della superficie coltivata a riso trapiantato.

La monda ha subito un rallentamento, perchè, nelle zone ove non c'era sufficiente mano d'opera, si è preferito dar corso prima ai lavori di trapianto. Le operazioni di monda già effettuate risultano molto accurate.

E' ancora prematuro formulare attendibili previsioni sul prossimo raccolto di risone. Tuttavia vale ricordare che nello scorso anno, nonostante l'andamento stagionale eccezionalmente avverso, la resa media per ettaro ha superato i 40 quintali di risone. E' inoltre da tener presente che i quantitativi di fertilizzanti destinati a questa coltura risultano nella campagna in corso più abbondanti di quelli impiegati nel 1945. Se l'andamento stagionale non sarà quindi sfavorevole, il rendimento per ettaro dovrebbe essere superiore a quello della campagna precedente.

Secondo calcoli indutivi la produzione di risone potrà pertanto aggirarsi tra i 5 milioni e mezzo e i 6 milioni di quintali.

Il pericolo che forti stati stranieri, possessori di grandi capitali e di altri mezzi di pressione, esercitino pressioni per ottenere diritti preminenti a detrimento degli interessi della repubblica italiana. Noi non possiamo associarci a tali pretese ecressive avanzate dal capitale straniero contro l'Italia democratica al desiderio di alcuni Paesi di assumere posizioni monopolistiche nel Mediterraneo, le quali, se soddisfatte, non contribuiscono allo sviluppo di rapporti d'amicizia tra gli stati europei e, per quanto riguarda l'Italia, la ridurrebbero allo schiavo dei trusts e dei cartelli stranieri.

Fra i mezzi di depressione economica che turbano lo sforzo ricostruttivo italiano, Molotov ha citato il monopolio delle comunicazioni aeree e la spesa per il mantenimento delle truppe di occupazione. Delle altre voci fra delle:

« Anche una piccola riduzione di questi costi sarebbe sufficiente per coprire tutto lo ammontare delle riparazioni che l'Italia deve pagare per compensare almeno in parte i danni da lei causati all'Unione Sovietica ed agli altri Paesi di Europa ».

Luigi Barzini jr

Etiopia e Grecia contro l'Italia

PARIGI, 13.

La mattinata di oggi è stata dedicata dalla Conferenza per la pace, alla discussione sul trattato di pace con l'Italia ed è stata caratterizzata da gli ultimi argomenti, che solo nei nostri riguardi non hanno, per i delegati sovietici, alcun valore.

A tarda ora di questa sera si riuniranno i Comitati incaricati di esaminare i dettagli del progetto del trattato di pace con l'Italia. De Gasperi, che ha oggi tenuto una conferenza stampa ai giornalisti, ha difeso l'italianità di Trieste ed, accennando al suo colloquio con Byrnes ha detto che il Ministro americano ha cercato di rassicurarlo sulle conseguenze di certe clausole che mettono in pericolo la nostra indipendenza economica. Al termine del colloquio il Presidente ha detto «Sono ottimista per quel tanto che occorre essere onde non perdere la speranza ispiratrice dell'azione: del resto la Delegazione ha di compiere un dovere durissimo e lo fa come per comandamento del Paese, senza scoraggiamenti e senza illusioni».

Nella mattinata di domani arriveranno gli on. Lizzadri Bitossi e Morelli, rappresentanti della C.G.I.L. in seno alla nostra delegazione.

Lavori a Bari

(Nostro servizio telefonico)

BARI, 13.

Altri sei milioni sono stati destinati ai lavori pubblici che si sono iniziati oggi in provincia di Bari per occupare la mano d'opera dei reduci e dei combattenti. Questi lavori sono praticamente serviti per fronteggiare momentaneamente la situazione in attesa che siano compilati i piani di lavori generali predisposti dal Governo.

Le Officine Galileo risorte dalle

La produzione, ripresa rapidamente nonostant stabilimenti, si è indirizzata verso obiettivi del

(Nostro servizio particolare)

FIRENZE, 13.

Le Officine Galileo che fino all'8 settembre 1943 lavoravano esclusivamente per conto dell'Amministrazione Militare, duramente provata dal passaggio della guerra, dalle spoliazioni tedesche, e dalla distruzione dei bombardamenti, hanno, dando prova di un ammirevole spirito di vitalità e, nello stesso tempo, di tenace volontà di risorgere, ripreso il loro lavoro indirizzando la propria produzione verso obiettivi del tutto diversi da quelli che per decenni hanno costituito tutta la loro attività. Iniziatosi questo nuovo ciclo di produzione con la riparazione e poi con la fabbricazione di telai tessili, il lavoro si è esteso man mano che nuovi reparti venivano messi in efficienza e gli stabilimenti satelliti sincronizzavano il loro lavoro con quello dello stabilimento centrale. Ad un anno di distanza dall'inizio delle lavorazioni sono già stati venduti oltre 120 telai di un primo tipo costruito e approntati, nello stesso tempo, telai di un secondo tipo più fine; prima della fine dell'anno si avrà un forte quantitativo disponibile di macchine per cotoni, che possono dirsi già collocate. Nuove macchine di creazione originale per la industria tessile sono in lavorazione ed altre infine allo studio. Un altro reparto che ha potuto prendere un notevole sviluppo, dopo la ricongiunzione col nord, è stato quello elettrotecnico che ha un naturale forte cliente nello stesso ufficio acquisti della S.A.D.E. del cui complesso le Officine Galileo fanno parte quale organismo autonomo, mentre provvede gli strumenti elettrici di misura a una clientela che si va ogni giorno estendendo, anche per la mancata importazione di quella che fu la concorrenza tedesca.

Nel reparto ottico, oltre ad una costruzione avviata di strumenti topografici e geodetici di classe, si è studiata e si sta organizzando la produzione su vasta scala, per commissione, di un tipo di macchina fotografica di modello elevato. La lavorazione di lenti da occhiali, intrapresa a Firenze durante la separazione col nord, continua in parallelo con quella dello stabilimento specializzato di Margherà. I dirigenti ritengono di poter sviluppare maggiormente l'azienda, continuando quel graduale aumento che ha portato all'attuale impiego di circa 1.500 persone, contro le due o trecento del gennaio 1945. Da notare che finora le Officine Galileo non hanno avuto alcun aiuto dal Governo, e che tutte le commissioni militari, per le quali la amministrazione vanta notevolissimi crediti, sono ancora da definire.

Le possibilità che si presentano per le Officine Galileo sono, senza tema di cadere in facili ottimismi, eccellenti. La clientela, si è visto non manca. Le richieste di macchine

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...ni argomenti, che solo ...ostri riguardi non han- ...r i delegati sovietici, al- ...lore.

...arda ora di questa sera si ...ono i Comitati incarica- ...esaminare i dettagli del ...lo del trattato di pace ...Italia. De Gasperi, che ha ...tenuto una conferenza ...a ai giornalisti, ha dife- ...italianità di Trieste ed ...nando al suo colloquio ...Byrnes ha detto che ...stro americano ha cerca... ...rassicurarlo sulle conse... ...di certe clausole che ...ono in pericolo la nostra ...endenza economica. Al ...ne del colloquio il Presi- ...ha detto: «Sono ottimi...er quel tanto che occorre ...lo onde non perdere la ...anza ispiratrice dell'azio- ...del resto, la Delegazione sa ...mpiere un dovere duris... ...e lo fa come per coman... ...ento del Paese, senza sco... ...amenti e senza illusioni ...lla mattinata di domani ...eranno gli on. Lizzadri, ...ssi e Morelli, rappresen- ...i della C.G.I.L. in seno al ...ostra delegazione.

...avori a Bari

(Nostro servizio telefonico)

BARI, 13.

...ltri sei milioni sono stati ...inati ai lavori pubblici che ...sono iniziati oggi in provin... di Bari per occupare la ...no d'opera dei reduci e dei ...mbattenti. Questi lavori so... ...tutto servono per fronteg- ...re momentaneamente la si... ...zione in attesa che siano ...mpletati i piani di lavori ...nerali predisposti dal Go... ...rno.

...provincia di Bolzano ... te, escluso tutto il materiale farmaceutico e sanitario dei depositi di Merano. Le consegne cominceranno con i tre campi di Bolzano, Ponte all'Adige e Merano.

Sul ricavato delle vendite effettuate l'ARAR riconosce al Consorzio una provvigione nella misura percentuale del 20 per cento sui primi 400 milioni, del 15 per cento sui successivi eventuali 200 milioni e del 10 per cento sulle eventuali eccedenze alla somma complessiva di 600 milioni. Il Consorzio, che assume la custodia e la conservazione dei materiali, è autorizzato a vendere al meglio i materiali stessi con tutte le forme dall'asta alla licitazione e alla trattativa privata, seguendo le norme generali e speciali di vendita già emanate o da emanarsi dall'ARAR per le sue sedi periferiche. In particolare, la ARAR si riserva la facoltà di fissare dei prezzi minimi di vendita. Qualora l'ARAR esercitì questa facoltà, il Consorzio non potrà vendere a prezzi inferiori a quelli fissati, salvo il ricorso ad un Collegio arbitrale previsto dallo accordo. Qualora per il materiale ad esso affidato il Consorzio intenda trattarne la vendita ad Enti in esso consorziati o ad Enti nei quali esso abbia un interesse anche indiretto, il Consorzio stesso dovrà darne preventiva segnalazione all'ARAR alla quale spetta di determinare il prezzo minimo di vendita. Una stipulazione da rilevare è che, per tutto il materiale affidato al Consorzio per la vendita, di cui l'ARAR disponesse la consegna a terzi rivendicanti, o a pro... commissionario per accertare l'esatto adempimento degli obblighi da esso assunti.

Secondo quanto ci risulta, la ARAR allo scopo di decentrare la vendita degli immensi stocks di residuati che gli Al... ...stesso per Alessandria d'Egitto dopo di aver caricato 250 tonnellate di merce varia. Da Alessandria d'Egitto è giunto il «Fernebo» con 850 balle di cotone destinato alla industria meridionale.

La produzione chimica è in sensibile aumento

(Nostro servizio telefonico)

MILANO, 13.

Le prospettive della produzione chimica sono abbastanza buone, prevedendosi di lavorare mezzo milione di tonnellate di tessoro e ventimila tonnellate di calce, impiegando circa 320 mila tonnellate di acido solforico.

L'ammoniaca sintetica, che nel gennaio del 1946 era stata prodotta in quantitativi presso che insignificanti, ha raggiunto nel maggio la cifra di 4.388 tonnellate.

Per le altre produzioni del mese di maggio si hanno i seguenti dati espressi in tonnellate confrontati con i mesi di gennaio: perfosfati 19900 contro 1300; acido solforico 21000 contro 8000; carburo di calcio 7 mila contro 1600; solfato di rame 7400 contro 6000; acido cloridrico 1510 contro 1300. La produzione di soda caustica è rimasta stazionaria intorno ai le mille tonnellate.

L'industria chimica, che consumava prima della guerra 50 mila tonnellate mensili di carbone risente però oggi dell'irregolarità e della deficienza di rifornimenti di combustibili specie nei settori del l'azoto e del carburo di calcio.

Le bonifiche nell'Emilia

Il ministro dell'agricoltura Segni ha sabato scorso conferito a Bologna con l'ispettore compartimentale agrario e con il provveditore delle opere pubbliche sui provvedimenti in materia di bonifica. Sono stati stanziati 1.700 milioni per opere di bonifica compiute direttamente dallo stato, e 1.500 milioni per contributi ai privati. Sono stati stabiliti i criteri per delimitare il *comprensorio* ove in relazione alla legge che aumenta i contributi per la ricostruzione di opere danneggiate dalla guerra dal 23 per cento al 45 per cento, sia possibile applicare il contributo nella misura del 45 per cento eccezionalmente prevista dalla legge citata. In merito ai contributi stanziati per la reintegrazione del bestiame e degli attrezzi è stato adottato come criterio quello di dare la preferenza alle piccole aziende con conduzione a mezzadria.

Nell'Emilia tale *comprensorio* riguarderà presso a poco il territorio tra il Sillaro e il Segno che verrà fissato da un decreto interministeriale.

Nel pomeriggio di sabato il ministro si recava a Ferrara ove esaminava il problema delle derivazioni dal Po alle Chiaviche Pilastresi al Pontelagoscuro, e ai Sifoni di Berra che permetterebbero la valorizzazione di terreni torbosi esistenti specialmente in provincia di Ferrara e la loro trasformazione in colture fortemente intensive con assorbimento permanente di mano d'opera.

Nel pomeriggio di domenica, a Massa Lombarda il ministro presiedeva una riunione per l'applicazione del lodo De Gasperi. Veniva raggiunto lo accordo sulla totalità dei punti meno uno che si spera potrà superare in seguito. Nella giornata di lunedì il ministro si incontrava a Firenze con i rappresentanti della Confida e della Federterra per la provincia della Toscana assegnando 500 milioni per le opere di bonifica oltre ai 350 milioni in precedenza stanziati.

Nel pomeriggio a Siena il ministro aveva colloqui con i rappresentanti della Confida e della Confederazione dei Coltivatori diretti, facendo ritorno a Roma nella mattinata di martedì 13.

Silvio Micheli, «Lisetta» di Bruno Pea, «Canzoniere» di Umberto Saba. La giuria deciderà probabilmente oggi.

● **Il Ministero dell'agricoltura** americano ha annunciato che malgrado il buon raccolto granario di questo anno, le restrizioni vigenti non saranno abrogate, ma resteranno in vigore sino a che le esigenze alimentari dei paesi d'oltremare non saranno tornate normali.

● **L'Unione Sovietica** possederà fra breve la bomba atomica e le prove saranno compiute nella zona artica della Siberia o nelle isole che si protendono verso il canadà settentrionale. Così ha detto il dott. Simon Alexandrov osservatore sovietico a Bikini.

● **Ancora una volta** lunedì notte un proiettile-razzo è passato sopra la città di Stoccolma proveniente dal sud diretto a nord. Altri tipi di bombe volanti più piccole sono stati visti sorvolare il cielo in direzione nord-sud. Gli svedesi stanno a guardare.

● **Il Mufti di Gerusalemme**, in una intervista concessa al corrispondente del «Times», ha dichiarato che l'attuale politica seguita in Palestina è assolutamente sbagliata e non deve essere continuata, altrimenti non farebbe altro che perpetuare i disordini e gli inutili spargimenti di sangue.

● **La Russia non vuole che** la Transgiordania entri a far parte delle Nazioni Unite. Krossikov si è opposto decisamente alla richiesta.

● **Il nuovo governo boliviano**, succeduto al regime di Villaroel, è stato riconosciuto ufficialmente dal governo degli Stati Uniti.

● **Selvagge scene di lotta** si sono verificate alle banchine di Haifa mentre i due vapori «Henrietta Szold» e «Yagour» erano condotti in porto con il loro carico di ebrei che tentavano di raggiungere clandestinamente la Palestina e che gli inglesi avevano bloccato al largo. Giunte le navi in porto con tutti i mezzi essi cercano di raggiungere la terra ma carri armati e difese di filo spinato dividono le banchine di imbarco e di sbarco, mentre una folla inferocita sfida ... ... coprifuoco per lanciare le sue proteste. I piroscafi sono carichi di ebrei con le loro donne. Alcuni sono in condizioni pietose di sporcizia, vivendo a bordo delle due navi sovraccariche da più di venti giorni senza i minimi agi. Molti tentano di suicidarsi. Due vi sono riusciti. Negli scontri con la polizia vi sono numerosi feriti.

● **Le truppe nazionaliste a Giava** hanno ripreso in questi ultimi giorni la guerriglia e finora si hanno già a lamentare circa 400 morti fra gli indonesiani.

● **Un aereo che trasportava 26** ragazze francesi in Irlanda, dove dovevano essere ospiti dell'Organizzazione delle «Girl Scouts», è stato costretto ad un tragico atterraggio di fortuna in Irlanda, fra i monti di Bleak Wicklow. Quattordici ragazze sono rimaste ferite gravemente.

...sorte dalle rovine della guerra

...mente nonostante i gravi danni subiti dagli ...so obiettivi del tutto diversi da quelli antichi

...sta organizzando la produ- ...one su vasta scala, per com- ...issione, di un tipo di mac- ...hina fotografica di modello ...evato. La lavorazione di ...ni da occhiali, intrapresa a ...renze durante la separazio- ...col nord, continua in pa- ...llelo con quella dello stabi- ...mento specializzato di Mar... ...era. I dirigenti ritengono di ...ter sviluppare maggiormente ...azienda, continuando quel ...aduale aumento che ha por- ...ato all'attuale impiego di ...rca 1.500 persone, contro le ...ue o trecento del gennaio ...945. Da notare che finora ...e Officine Galileo non han- ...o avuto alcun aiuto dal Go- ...erno, e che tutte le commis- ...ioni militari, per le quali la ...amministrazione vanta note- ...volissimi crediti, sono anco- ...a da definire.

Le possibilità che si presen- ...ano per le Officine Galileo ...ono, senza tema di cadere in ...acili ottimismi, eccellenti. La ...lientela, si è visto non man- ...a. Le richieste di macchine tessili si sono estese da Prato a Biella e a tutti gli altri grossi centri di produzione tessile della Lombardia, che, come ognun sa, lavorano in pieno. Dai tre ai quattro telai che uscivano ogni settimana siamo passati ai 60-70 mensili con tendenza all'aumento. Si è accennato sommariamente alle altre produzioni. Nessun altro stabilimento dipendente è lasciato inattivo: a Milano nascono microscopi, livelli, strumenti di precisione e bilance, a Battaglia Terme si lavora in carpenteria in ferro, si fabbricano tettoie, macchine destinate alla produzione agricola ed in generale lavori di grossa meccanica; lo stabilimento di Taranto, una volta esclusivamente adibito agli strumenti per la marina, è stato trasformato in una grandiosa officina di riparazioni. Perfino, quello modestissimo di La Spezia, è in vita: privo forzatamente di lavoro proprio, riceve da Firenze e dagli altri centri, lavori per commissione. Deve rimanere in piedi anche esso, coi suoi cinquanta operai, è la casa madre gli manda di che vivere. Contemporaneamente si lavora con lena alla ricostruzione degli stabilimenti di Firenze. L'opera è già per metà compiuta e prosegue nei limiti delle non grandi risorse disponibili, giacchè i guadagni vengono notevolmente reimpiegati nel giro della produzione. Molte speranze si nutrono per quanto riguarda l'esportazione. Vasta potrebbe essere già la mole del lavoro da indirizzare verso l'estero se non si incontrassero continue ostilità e difficoltà nella concessione dei relativi permessi. La recente esposizione di Barcellona cui la Galileo ha partecipato, è stata un'affermazione lusinghiera per la sua produzione. Tutto quanto era stato mandato e, cioè, macchine tessili, strumenti topografici ed elettrici, è stato venduto. E venduto sarebbe stato anche di più, se di più fosse stato potuto mandare.

12373

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

54

Extract from "Il Globo", July 25, 1946

THE 22 AIRCRAFT SUPPLIED BY THE ALLIES TO ITALY SHOULD BE UTILIZED IMMEDIATELY.

1102/3 - Encl. 6A.

The statements made by Minister Cignolani and by Hon. Notile* on last Tuesday at the Constituente have brought back to discussion the stipulated agreements during the past monuths with the American company TWA and the British BOAC, which means actually a set-back in the resumption of the Italian Civilian Air Transport Service, which was expected for almost a year now.

The concerned circles are of the opinion that such declarations are not at all exact and positive and that they lack a realistic basis of most urgent problems. If the agreements must be examined essentially from the political point of view, as it was done by Hon. Nobile, it cannot be overlooked that the agreement stipulated with the BOAC puts part of our civilian aviation under the British government, since the BOAC is a government establishment, unlike the TWA which is a private company. This circumstance is so much more serious for us in as much as the BOAC aims above all to secure for itself the monopoly of those international communications which Italy could carry out through national enterprises and through mixed companies, even competing with other countries. Moreover, it is in the agreement with the British company that the payment of the share (40%) of the capital contributed by it to the mixed Anglo-Italian (Aviolinee Italiane Internazionale - A.I.I.) company will be carried out by purchasing aircraft and other necessary material for the company in the United Kingdom.

The agreement with the TWA, though Hon Nobile did not mention it, states that the capital of the mixed Italo-American company (Italian Airlines - L.A.I.) may be contributed by the Italians or Americans either in money or in goods. The TWA gives at the disposal of the Italian shareholders against a simple re-embursement of expenses its own establishment for eventual purchases abroad, but it does not request that aircraft and other material are purchased in the U.S.A. with the money of its share (40%) of the L.A.I. company which will be payed in dollars in Italy.

The decision against assigning the 22 Douglases to the companies, as told by Cignolani to the Constituente, does not seem to consider the present problems in its correct aspect. These aircraft included in the "surplus" should be obtained from the U.S. government by the Italian Government against payment for their value in dollars in the period of 30 years. Their price would be 50% lower, about the price of the known two-engine-Italian aircraft, which can transport only half of passengers transportable by a Douglas C 47. Douglas aircraft are with the A.A.F.

Instead of leaving these aircraft unutilized, thus preventing the resumption of the civilian airlines, the government should do every-

JKM 21/8

12374

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

thing in its power to assign them to the new services.

Minister Cignolani showed anxiety for obtaining of the spare parts for Douglas aircraft, however, it was established that the spare parts are included in the material offered by the A.R.A.R. The American experts maintain that the provision of these spare parts present no difficulty. These experts are not against the useage of the Italian aircraft, but they deem it necessary to bring the aircraft up to date technically, so that they would fulfil completely the requirements of the service. If our factories considered this necessity, they could produce,as soon as they would be ready, the aircraft on a large scale for the new mixed air transport companies.

Transl.
Stasha Furlan

12375

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Il risalto. | menti dell'assemblea che deve

Avanti Roma 11 Agosto 1946.

E' bene utilizzare subito i 22 aeroplani forniti all'Italia dagli Alleati

Le dichiarazioni di martedì scorso del Ministro Cingolani e dell'on. Nobile alla Costituente hanno riportato in discussione gli accordi stipulati nei mesi scorsi con la compagnia americana T. W. A. e con la inglese B. O. A. C., che significa, in definitiva, un ulteriore rinvio della ripresa dei servizi aerei civili italiani, ormai attesa da quasi un anno.

Negli ambienti interessati si osserva che tali dichiarazioni non sono del tutto esatte ed esaurienti e che manca in esse una impostazione realistica dei problemi più urgenti. Se gli accordi debbono essere esaminati essenzialmente dal punto di vista politico, come ha fatto l'on. Nobile, non può essere trascurato che quello stipulato con la B. O. A. C. mette praticamente sotto il controllo del governo inglese una parte della nostra aviazione civile, poichè la B. O. A. C., a differenza della T. W. A., non è una compagnia privata, bensì un organismo statale. Questa circostanza è tanto più grave per noi in quanto la B.O.A.C. mira soprattutto ad assicurarsi il monopolio di quei collegamenti internazionali che l'Italia avrebbe potuto esercitare con imprese nazionali o con compagnie miste, sia pure in concorrenza con altri paesi. Inoltre, nell'accordo con la compagnia inglese, questa ha stabilito il versamento in Inghilterra della quota (40 per cento) del capitale che essa sottoscriverà nella costituenda società mista anglo-italiana Aviolinee Italiane Internazionali (A. I. I.) allo scopo di acquistare nel Regno Unito aeromobili ed altro materiale occorrente alla società.

Nell'accordo con la T. W. A., malgrado che l'on. Nobile non l'abbia rilevato, è stabilito invece che il capitale della società mista italo-americana Linee Aeree Italiane (L. A. I.) possa esser conferito, sia da parte italiana che da parte americana, in numerario ovvero in natura. La T. W. A. pone a disposizione degli azionisti italiani, contro semplice rimborso delle spese, la propria organizzazione per eventuali acquisti all'estero, ma non chiede che gli aeromobili e gli altri materiali siano acquistati in America per un controvalore corrispondente alla sua partecipazione azionaria (40 per cento) alla L. A. I., che sarà versata in Italia in dollari.

La decisione di non assegnare più i 22 Douglas alle due società comunicata da Cingolani alla Costituente, non sembra abbia considerato nella giusta luce i problemi attuali. Questi apparecchi, compresi nel «surplus», dovrebbero cedersi dal Governo americano a quello italiano contro pagamento del loro valore in dollari nel termine di 30 anni. Il loro prezzo sarebbe inferiore del 50 per cento circa a quello di un noto bimotore italiano, che può trasportare soltanto la metà dei passeggeri del D. C. 47. I Douglas sono in possesso dell'A. R. A. R.

Invece di lasciare mutilzzati questi aeromobili, impedendo in tal modo che numerose iniziative per la ripresa dei servizi aerei civili possano aver corso, il Governo dovrebbe fare quanto è in suo potere per destinarli al più presto all'esercizio delle nuove linee.

Il Ministro Cingolani si è mostrato preoccupato per la fornitura dei ricambi occorrenti ai Douglas, mentre risulta che i ricambi sono compresi nei materiali offerti dall'A. R. A. R. Esperti americani che desiderano impiegare tali velivoli sulle linee italiane sostengono che l'approvvigionamento dei ricambi non presenta alcuna difficoltà. Essi non sono contrari all'impiego di velivoli italiani, ma ritengono necessario che questi, prima di entrare in servizio, siano aggiornati secondo la tecnica più progredita, sì da rispondere pienamente alle esigenze del servizio. Se le nostre fabbriche terranno conto di questa necessità potranno contribuire, appena pronte, in buona misura alla costituzione della dotazione di velivoli delle nuove società miste di trasporti aerei.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

TRANSLATION OF ARTICLE IN "IL GIORO" of 20th AUGUST 1946. 53

N.B. This same article also appeared in "BUONSENSO", "L'ITALIA LIBERA" and "IL MESSAGGERO" of the same date.

The Air Minister has informed the Council of Ministers that it has today been officially communicated to the Soviet Embassy in Rome that the Italian Government regards with great favour the institution of an air connection between Rome and Moskow.

This line could at first be run by a Russian company which would be given a provisional concession on the understanding that, as soon as possible, this should be substituted by a bi-lateral agreement between the two Governments. This agreement to regulate, on a basis of complete reciprocity, the Italo-Russian relations regarding the functioning of the commercial air lines.

The Minister added that Italy would view with favour the establishment of similar relations with the Countries of Eastern Europe and the Danube Basin.

This sounds like Togliatti.

MLG

JLEM 20/8

53 G.A. del 20/8

Il Ministro dell'Aeronautica ha informato il Consiglio dei Ministri che è stato oggi comunicato ufficialmente all'Ambasciata Sovietica in Roma che il Governo Italiano vede con molto favore l'istituzione di un collegamento aereo fra Roma e Mosca. Tale collegamento potrebbe, in un primo tempo, essere effettuato da una Compagnia russa, alla quale potrebbe essere rilasciata una concessione provvisoria nell'intesa che essa, appena possibile, sarà sostituita da un accordo bilaterale fra i due Governi nel quale saranno regolati, sulla base di una completa reciprocità, i rapporti italo-russi relativi all'esercizio delle linee aeree commerciali. Il Ministro dell'Aeronautica ha aggiunto che l'Italia vedrebbe favorevolmente lo stabilirsi di uguali rapporti con i Paesi dell'Europa Orientale e del Bacino Danubiano

53 G.A.

12377

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

53

TRANSLATION OF ARTICLE IN "IL GLOBO" of 20th AUGUST 1946.

N.B. This same article also appeared in 'BUONSENSO", "L'ITALIA LIBERA" and "IL MESSAGGERO" of the same date.

The Air Minister has informed the Council of Ministers that it has today been officially communicated to the Soviet Embassy in Rome that the Italian Government regards with great favour the institution of an air connection between Rome and Moskow.

This line could at first be run by a Russian company which would be given a provisional concession on the understanding that, as soon as possible, this should be substituted by a bi-lateral agreement between the two Governments. This agreement to regulate, on a basis of complete reciprocity, the Italo-Russian relations regarding the functioning of the commercial air lines;

The Minister added that Italy would view with favour the establishment of similar relations with the Countries of Eastern Europe and the Danube Basin.

1 2 3 7 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

52A

S E C R E T

From : Air Forces Sub-Commission, A.C. ROME.

To : LECOE Detachment.

Date : 19th August, 1946.

Ref. : AFSC/1107/IMP.

EMPLOYMENT OF PILOTS OF EX CIVIL AIR LINES

The following letters have been forwarded to us from the Air Minister and the Director of Civil Aviation. They are forwarded for your information and all Italian Aircrew concerned at Lecce and Brindisi.

2. "This Ministry has received the a/m letter and notes that it can only indirectly give effect to your recommendations for the re-employment in the civil air lines of the personnel who previously belonged to the said lines; and who later served in the Forces.

The question appertains directly to the Federazione della Gente dell'Aria and the Societa' di Navigazione Aerea which are being formed, and which as has been noted, will have jurisdiction and administration quite indipendant from the Italian Air Force.

A copy of the letter in question has therefore been forwarded to the Federazione della Gente dell'Aria with the request to consider your recommendations as soon as the new Company is formed."

3. "The Federazione Gente dell'Aria having been approached by the Air Ministry on the above mentioned subject, ref. letter no. 7357 dated 19th July, 1946, has notified us of the following: -

With reference to your Directorate's letter no. 3587 dated 11th July, 1946, this Federation would like to point out that the personnel for the Air Navigation Companies which are going to be forwarded will be selected by the same Companies.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

However this Federation will take into consideration the recommendation made by the A.C. to this Ministry, concerning the preferential re-employment of ex Italian Civil Air Lines pilots who, after the 8th September, 1943, served with the Allies."

A. C. SALTER, S/LDR.,
FOR AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR,
AIR FORCES SUB-COMM.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

51 A

Translation:

Article in l'UNITA of Tuesday, 13th August 1946.

" FOR AN AIR CONNECTION WITH THE U.R.S.S." (USSR)

General Umberto NOBILE has presented an interpellation to the Minister for Air:

To know if he does not think it opportune to initiate negociations at once with the URSS also for the installation and use of air lines, internal as well as for the connection with countries of Eastern Europe and with the USSR itself on the same lines as the contracts stipulated with English and American firms (contracts which he confides have been modified in view of the critical movements in the meeting of 23rd July in the Constituent Assembly). It is understood that these lines also should be managed with aircraft of Italian construction.

Good Communist doctrine!

Per un collegamento aereo con l'U.R.S.S.

Il Generale Umberto Nobile ha presentato al Ministro della Aeronautica un'interpellanza:

Per sapere se non creda opportuno iniziare subito trattative anche con l'URSS per l'impianto e l'esercizio di linee aeree, sia interne che di collegamento con i paesi dell'Europa Orientale e con l'URSS stessa in analogia ai contratti stipulati con ditte americane ed inglesi. (Contratti che egli confida siano stati modificati tenendo conto delle critiche mosse nell'adunanza del 23 luglio dell'Assemblea Costituente) restando intesi che anche tali linee come le altre dovrebbero venir gestite con velivoli di costruzione italiana.

l'UNITA
Tues. 13-8-46

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

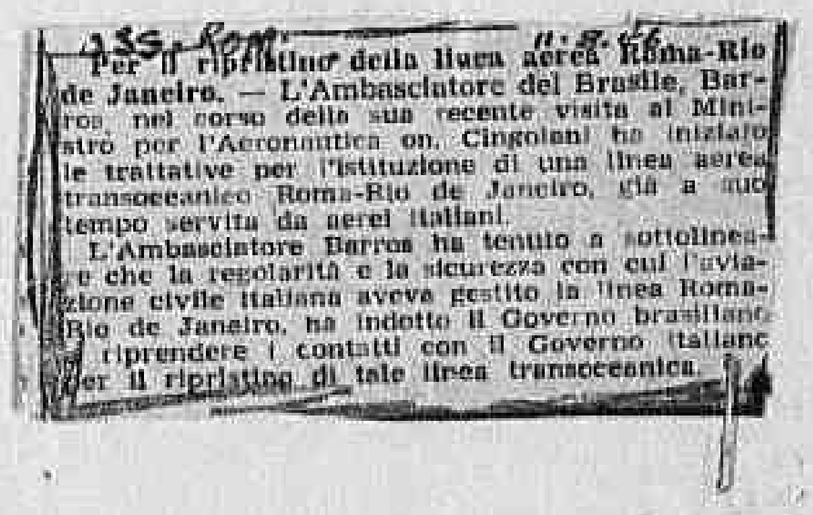
Translation:

Article of L'OSSERVATORE ROMANO of 6th August 1946. 50

" FOR THE REINSTATEMENT OF THE AIR LINE ROME - RIO DE JANEIRO."

"The Brazilian ambassador Barros, in the course of his recent visit to the Air Minister Cingolani, commenced negotiations for the institution of a transoccanic air line between Rome - Rio de Janeiro, previously served by Italian aircraft.

Ambassador Barros stressed the fact that the regularity and security with which the Italian civil aviation had managed the Rome - Rio de Janeiro line had induced the Brazilian Government to resume contact with the Italian Government for the reinstatement of this line."


A.S.S. Roma 11.8.46

Per il ripristino della linea aerea Roma-Rio de Janeiro. — L'Ambasciatore del Brasile, Barros, nel corso della sua recente visita al Ministro per l'Aeronautica on. Cingolani ha iniziato le trattative per l'istituzione di una linea aerea transoceanica Roma-Rio de Janeiro, già a suo tempo servita da aerei italiani.

L'Ambasciatore Barros ha tenuto a sottolineare che la regolarità e la sicurezza con cui l'aviazione civile italiana aveva gestito la linea Roma-Rio de Janeiro, ha indotto il Governo brasiliano a riprendere i contatti con il Governo italiano per il ripristino di tale linea transoceanica.

2983

Copy to (A) AE(B+) Embassy
FOB 16/8

12 3 8 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I .1342

From : Italian Air Ministry,
Directorate of Civil Aviation.

To : A.F.H.Q., Rome.

Date : 30th July, 1946.

Ref : A162/2706Coll.

REPLOYMENT OF PILOTS OF THE EX CIVIL AIR LINES

Further to ours n.3435 dated 31st July 46, excluding the remarks contained in the latter part of the letter.

The Federazione Gente dell'Aria having been approached by the Air Ministry on the above mentioned subject, ref. letter n.7357 dated 19th July 1946, has notified us of the following :

"With reference to your Directorate's letter n.2587 dated 11th July 1946, this Federation would like to point out that the personnel for the Air Navigation Companies which are going to be formed will be selected by the same Companies.

However this Federation will take into consideration the recommendation made by the A.C. to this Ministry, concerning the preferential re-employment of ex Italian Civil Air Lines pilots who, after the 8th September 43, served with the Allies".

The Director of Civil Aviation.

translated by J. Bovenque.

Org Dove Archivio 1818.
Copy to Rec Unit 47 A pf 2962
FBS 16/8.

0.799 KSW 8/8
ORDERLY ROOM
INT

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Mod. 133°

J.B.

Roma, 3 AGO. 1946 XXIV

Ministero dell'Aeronautica

DIREZIONE AVIAZIONE CIVILE
E TRAFFICO AEREO
Segreteria

Prot. N.° 4162/2706 coll. Allegati

Risposta al f.° N.° del

OGGETTO Impiego di piloti delle ex Linee Aeree civili.

Al AIR FORCES SUB COMMISSION
A.C. (tramite Ufficio di
Collegamento presso il
Gabinetto del Ministro)
ROMA

Si fa seguito al foglio 1° luglio 1946 n.3435, sciogliendo la riserva contenuta nell'ultima parte di esso.

La Federazione della Gente dell'Aria interessata dall'argomento di cui in oggetto con il foglio di questo Ministero 19 Luglio 1946 n.7357, Segreteria, ha comunicato quanto segue:

"""In riferimento al foglio n.3587 dell'11 luglio 1946 di codesta "On.Direzione, questa Federazione si pregia far presente che la "scelta del personale delle costituende Società di Navigazione Aerea è di competenza dello medesime."

"Ciò non di meno questa Federazione curerà che sia tenuta nel "debito conto la raccomandazione fatta dalla Commissione Alleata "a codesto Ministero per il reimpiego preferenziale dei piloti "delle ex Linee civili italiane che hanno, dopo l'8 settembre 1943 "prestato servizio militare nell'interesse degli alleati."""

c 2961

IL DIRETTORE AVIAZIONE CIVILE E T.A.
F.to Cacopardo

Stato Maggiore dell'Aeronautica - Ufficio Stralcio
Il Capo Reparto Affari Generali

2.5 8 4

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

48

Translation:
Article in IL GLOBO of 3rd August 1946.

Title: AN ITALO-RUSSIAN AVIATION COMPANY ?

Paris, 2.

The "Vie Financiere" publishes: "As a counterpart to the recent Italo-American and Italo-British agreements for commercial aviation, it would seem that the Soviet Government has the intention of requesting the creation of an Italo-Soviet society for the exploitation of the lines between Italy; Russia and the Balkans. (RUS).

2030

F.E.Tr. Rus s/v
718

12365

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

48

Translation:
Article in IL GLOBO of 3rd August 1946.

Title: AN ITALO-RUSSIAN AVIATION COMPANY ?

Paris, 2.

The "Vie Financiere" publishes: "As a counterpart to the recent Italo-American and Italo-British agreements for commercial aviation, it would seem that the Soviet Government has the intention of requesting the creation of an Italo-Soviet society for the exploitation of the lines between Italy; Russia and the Balkans. (INS).

12386

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

47 w(t)

From: Ministero dell'Aeronautica, Direzione Gen.Aviazione Civile.
To: Air Forces Sub-Commission.
Date: 11th July 1945.
Ref : 3435/2472;

Subject: Employment of ex-Civil Air Line Pilots.

1. Reference AFSC/1107/IMT, dated 28/6/45.

2. This Ministry has received the a/m letter and regrets that it can only indirectly give effect to your recommendations for the re-employment in the civil air lines of the personnel who previously belonged to the said lines; and who later served in the Forces.

3. The question appertains directly to the Federazione della Gente dell'Aria and the Societa di Navigazione Aerea which are being formed, and which as has been noted, will have jurisdiction and administration quite independent from the Italian Airforce.

4. A copy of the letter in question has therefore been forwarded to the Federazione della Gente dell'Aria with the request to consider your recommendations as soon as the new Company is formed. 2958

5. The Reply of the Federation will be forwarded to you.

No Lurle/L 15/8 See 45A
On ... I assume there is no more that we can do
in this Para to 810 for hf x THE DIRECTOR, CIVIL AVIATION.
to 550 x DD

12387

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

47 (1)

From: Ministero Aeronautica,.
Date: 10th July 1946.
Ref : 16233/ 2470

Subject: EMPLOYMENT OF EX-CIVIL AIR LINE PILOTS.

Reference AFSC/1107/INT dated 28/6/46.

It is pointed out that the law by which the personnel for the new Italian Air Lines are being recruited, includes the employing of the crews of the ex-Airway Companies, and those who served during the war with the Italian Airforce are given preference as they are at present.

THE MINISTER.

2957

J. & M. 1918

12398

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

From: Ministero dell'Aeronautica, Direzione Gen.Aviazione Civile.
To: Air Forces Sub-Commission.
Date: 11th July 1946.
Ref : 3435/2472;

Subject: Employment of ex-Civil Air Line Pilots.

1. Reference AFSC/1107/INT, dated 28/6/46.

2. This Ministry has received the a/m letter and regrets that it can only indirectly give effect to your recommendations for the re-employment in the civil air lines of the personnel who previously belonged to the said lines; and who later served in the Forces.

3. The question appertains directly to the Federazione della Gente dell'Aria and the Societa di Navigazione Aerea which are being formed, and which as has been noted, will have jurisdiction and administration quite independent from the Italian Airforce.

4. A copy of the letter in question has therefore been forwarded to the Federazione della Gente dell'Aria with the request to consider your recommendations as soon as the new Company is formed. 12356

5. The Reply of the Federation will be forwarded to you.

THE DIRECTOR, CIVIL AVIATION.

238.9

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

47A (T)

From: Ministero Aeronautica,.
Date: 10th July 1946.
Ref : 16223/ 2470

Subject: EMPLOYMENT OF EX-CIVIL AIR LINE PILOTS.

Reference AFSC/1107/INT dated 28/6/46.

It is pointed out that the law by which the personnel for the new Italian Air Lines are being recruited, includes the employing of the crews of the ex-Airway Companies, and those who served during the war with the Italian Airforce are given preference as they are at present.

THE MINISTER.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I1297 1946/A

Roma, 10 LUG. 1946

MINISTERO AERONAUTICA
GABINETTO DEL MINISTRO
Segreteria

Prot. N. 16223/2470 Gab

AIR FORCES SUB COMMISSION A.C.
(tramite Ufficio Collegamento)
= R O M A =

OGGETTO: Impiego di piloti delle ex linee aeree civili.

In risposta al foglio n.AFSC/1107/INT del 28/5/1946 si comunica che la legge in base alla quale verrà reclutato il personale delle nuove linee aeree italiane prevede l'impiego degli equipaggi delle ex Società di navigazione aerea, e coloro che hanno svolto attività bellica nei reparti dell'Aeronautica Italiana saranno preferiti come lo sono attualmente.-

IL MINISTRO

2954

2 3 9.1

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Mod 130 E

Roma, 1 LUG 1946 19 Anno 4° B

Ministero dell'Aeronautica
Direzione Generale
Aviazione Civile

Divisione 2472 Coll.
Prot. N.° 3435 Allegati

Al AIR FORCES SUB COMMISSION
A.C. (tramite Ufficio di
Collegamento presso il
Gabinetto del Ministro)
R O M A

Rispostaal f.to del 28.6.46 N.° 1107/Int.

OGGETTO Impiego di piloti delle ex linee aeree civili.

Questo Ministero ha ricevuto il foglio sopradistinto ed è spiacente di potere solo indirettamente dar seguito a quanto raccomanda codesta Sottocommissione per il reimpiego nelle linee aeree civili del personale che, già appartenente a dette linee, ha successivamente prestato servizio militare.

L'argomento riguarda direttamente la Federazione della Gente dell'Aria e le Società di Navigazione Aerea che saranno costituite, le quali, come è noto, avranno personalità giuridica ed organi di amministrazione propri indipendenti dall'Amministrazione Aeronautica.

Questo Ministero trasmette pertanto copia del foglio di cui trattasi alla Federazione della Gente dell'Aria, alla quale rivolge viva preghiera di tener presente a suo tempo, nei confronti delle Società che saranno costituite, la raccomandazione fatta da codesta Sottocommissione per il reimpiego preferenziale dei piloti delle ex linee civili che hanno collaborato con gli alleati.

Si fa riserva di comunicare quanto la Federazione sarà per rispondere. 2953

IL DIRETTORE AVIAZIONE CIVILE

P. Carpagnano

Si prega indicare nella risposta oltre all'oggetto anche il numero e la data di questa lettera

ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

46A

FROM: AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, ROME.

TO: ITALIAN AIR MINISTRY. (2 COPIES).

DATE: 30TH JUNE, 1946.

REF: AFSC/1107/ITE.

EMPLOYMENT OF EX-CIVIL AIRLINE PILOTS.

As Internal Civil Airlines will presumably shortly be operating in Italy, this Headquarters would like to draw attention to the position of pre-war Italian Civil Airline aircrews and ground crews who are at present serving with the Italian Air Force.

2. A number of these crews, rather than bow to the will of the Germans in September 1943, courageously flew their aircraft South and placed themselves unreservedly at the disposal of the Allied Command. Their record of supply dropping missions and other flying brought praise from the Allied Commanders, and their deeds, along with those of their compatriots in the I.A.F, set a good example for the future.

3. This Headquarters would, therefore, like to suggest that these pilots who gave so much in the common cause, be afforded an opportunity to take up once again their pre-war profession of civil aviation, and it is further suggested that the highest priority be given to these men when considering the selection of airline crews. Incidentally these aircrews should be in better flying practice than those who did not come over to the post September 1943 Regia Aeronautica.

4. For your information, we understand that all British Civil Airline crews who transferred to R.A.F. combat duty during the war have been given first priority for re-employment in civil airline services controlled by British interests.

5. We will be interested to learn of your decisions in this matter and of the method you propose to adopt to invite pre-war crews to transfer from the Italian Air Force to Italian Civil Aviation. It is emphasised that the above applies equally to ground crews as to aircrews.

2952

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

the Allied Commanders, and their deeds, along with [illegible] compatriots in the I.A.F, set a good example for the future.

3. This Headquarters would, therefore, like to suggest that these pilots who gave so much in the common cause, be afforded an opportunity to take up once again their pre-war profession of civil aviation, and it is further suggested that the highest priority be given to these men when considering the selection of airline crews. Incidentally these aircrews should be in better flying practice than those who did not come over to the post September 1943 Regia Aeronautica.

4. For your information, we understand that all British Civil Airline crews who transferred to R.A.F. combat duty during the war have been given first priority for re-employment in civil airline services controlled by British interests.

2352

5. We will be interested to learn of your decisions in this matter and of the method you propose to adopt to invite pre-war crews to transfer from the Italian Air Force to Italian Civil Aviation. It is emphasised that the above applies equally to ground crews as to aircrews.

A/DD
SSO — 28/6
SIO — 29/6
Ops. Int 1/7

L.E. HOLLIS,
AIR VICE-MARSHAL,
DEPUTY,
AIR FORCES SUB-COMMISSION.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

45 A.

M E M O R A N D U M

This memorandum is delivered by a small group of Italian civilian pilots and their crews.

In order to make the situation quite clear we must briefly relate the story of the Italian civil aviation since the month of September 1943 up to the present day.

In 1943 as a consequence of war events the planes of the Italian civil aviation and those of the military air transport squadrons (in which since the beginning of the war there were incorporated a lot of civilian pilots) were located in the airports of Rome and at the armistice (september 8 1943) almost all the Italian civilian pilots were in Rome.At the time the civilian pilots were free to choose between two alternatives: either to support the Germans or the Allies;in other words each pilot would have choosen the way which he deemed the best in order to uphold the prestige of our civil aviation.

A very small group followed the Germans to the North and then flew with them and helped them to transport to the North our transport planes.

A smaller number of approximately 5 crews decided the best policy would be to transport their aircraft to the South of Italy and put themselves at the disposal of the Allies.

But the overwhelming majority of our civilian pilots choose neither of these alternatives but remained in Rome and made no effort to safeguard our planes.In consequence nearly all our aircraft (estimated about 70) were stolen or destroyed by the Germans and definitely lost.

Almost all this last pilots were recalled in the air-transport squadron of Centocelle in the years 1945-46.We are very happy of this event because it gives them the possibility of training again in air pilotage.

We have been appointed to approach you on behalf of that small group of pilots and specialists who at the time of the armistice left their houses and families and at their own risk took their aircraft and joined the Allies and then flew in war missions in the war of liberation and made what it was possible for them to defend the prestige of the civil aviation.

On arriving in the South we had to choose between two alternatives:either to fly in air mail services or in night

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

A very small group followed [illegible]
and then flew with them and helped them to transport to the North our transport planes.

A smaller number of approximately 5 crews decided the best policy would be to transport their aircraft to the South of Italy and put themselves at the disposal of the Allies.

But the overwhelming majority of our civilian pilots choose neither of these alternatives but remained in Rome and made no effort to safeguard our planes.In consequence nearly all our aircraft (estimated about 70) were stolen or destroyed by the Germans and definitely lost.

Almost all this last pilots were recalled in the air-transport squadron of Centocelle in the years 1945-46.We are very happy of this event because it gives them the possibility of training again in air pilotage.

We have been appointed to approach you on behalf of that small group of pilots and specialists who at the time of the armistice left their houses and families and at their own risk took their aircraft and joined the Allies and then flew in war missions in the war of liberation and made what it was possible for them to defend the prestige of the civil aviation.

On arriving in the South we had to choose between two alternatives:either to fly in air mail services or in night war missions;we all choose the latter not only to defend our country but also because we knew we had the great privilege to represent the entire civil aviation in the most important moment of its history.We knew also,and this was very important,that the Allies watched very closely the activities of the Italians and they were fully aware that 95 % of the civilian pilots were in that moment absent.So we realized it was necessary to give our utmost to gain their esteem.

So in 1943-44 we flew in night and day war operations in the Night-Squadron of major Medaglia.Some of us volunteered to be dropped by parachutes behind the enemy lines.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Now with the authority recently given by the Allies, the Italian civil aviation will be re-establised. Consequently our small group held a meeting in order to examine our position.

1°) We know that the Allies fully appreciated our work; each of us remembers with great pride the congratulations conferred on us by the Air Commodore Forster for our night fly war activity in winter 1943-44. The Allies had the opportunity of checking our capabilities having been under their control for three years during which we carried out night and day operations with good results.

2°) Also the Italian military air force fully appreciated our work. The Italian air minister said in the Summer 1944 that the Ital. military airforces will never forget the names of those civilians pilots who were on their side in the worst days, the names of those pilots and crews who fought side by side with the Allies when our military air forces was fighting also to defenf her existence and future. Also the commanding officers of the squadrons in which we served had been always right and loyal toward us.

3°) But it has a great importance for us what is happening in the Italian civil aviation because here lies our future.

It should be to long to relate the particulars but in a few words we can say that till some month ago all the crews that fought in the war of liberation were last in the lists in the civil aviation and surpassed by those who disappeared in 1943. In a few words we were completely forgotten.

We can not believe that these facts were due to veiled ostility on account of the stand we took in 1943 and then; we attribute it rather to the fact that in the general upheaval everyone fights nails and fists for his own skin. Naturally, being a small minority it was difficult to raise our voices against the crowd which was little concerned about our group. Therefore we deemed it wise to take the matter up some time ago with the Head of Allied C. at Lecce, and we acknowledge with gratitude that only after this the obstacles began to disappear and we are now treated with equity by our Companies.

We are directed by those for whom we are speaking to express to you our sincerest thanks for what you made for us.

But now an unforseen event has happened. The Ala Italiana Company to which all of us belong is being liquidated and new Air-Line Companies are in formation. The danger of being left out looms again for us. Relatively to the other civilian pilots and specialists we know that we are 5 against 50, we therefore have not the weight of the larger number, but only that of our professional abilities and of

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

3°) But it has a gre[illegible] the Italian civil aviation because here lies our future.

It should be to long to relate the particulars but in a few words we can say that till some month ago all the crews that fought in the war of liberation were last in the lists in the civil aviation and surpassed by those who disappeared in 1943.In a few words we were completely forgotten.

We can not believe that these facts were due to veiled ostility on account of the stand we took in 1943 and then;we attribute it rather to the fact that in the general upheaval everyone fights nails and fists for his own skin.Naturally,being a small minority it was difficult to raise our voices against the crowd which was little concerned about our group.Therefore we deemed it wise to take the matter up some time ago with the Head of Allied C. at Lecce,and we acknowledge with gratitude that only after this the obstacles began to disappear and we are now treated with equity by our Companies.

We are directed by those for whom we are speaking to express to you our sincerest thanks for what you made for us.

But now an unforseen event has happened.The Ala Italiana Company to which all of us belong is being liquidated and new Air-Line Companies are in formation.The danger of being left out looms again for us.Relatively to the other civilian pilots and specialists we know that we are 5 against 50,we therefore have not the weight of the larger number,but only that of our professional abilities and of past achievement.

Therefore should there be among the new Italian Air-Companies any one over which the Allies are in a position to yield some influence;we beg (of course if you believe it right and only if you are told that our professional capabilities are good) to take in special consideration the names of those civilian pilots and crews who fought with the Allies in the war;they are also the few that the Allies had the opportunity to control in the professional capabilities during three years.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The following are the names of pilots and flight specialists of the Italian Civil Aviation who flew their planes from the zone occupied by the Germans to the South of Italy after september 8, 1943 and who have consequently cooperated in a tangible manner in flight war actions with the Allies during the co-belligerent period:

PILOTS	MECHANICS	WIRELESS OPERATORS
ARGENTON Guido	SANTIN Arcangelo	NADAL Mario
BALLETTI Luigi	NATALI Antonio	SCARPELLI Oreste
BIONDI Piero	BERNARDI Gervasio	
MARTINELLI Francesco	CROCE Giovanni	
SCARINGI Alberto		

All the above named pilots and almost all the specialists are at present in the Squadron of Centocelle, but their war activity after september 1943 was rendered in the Night-Squadron of major Medaglia in Lecce.

ARGENTON Guido (first pilot in Ala Italiana Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1937. Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 450.000 kms.

BALLETTI Luigi (first pilot in Ala Italiana Soc.) first pilot in the Italian Air-Lines since 1938. Flew 1000.000 kms.

BIONDI Piero (pilot in Aviolinee Italiane Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1939. Flew as first pilot since 1942.

MARTINELLI Francesco (first pilot in Ala Italiana Soc. but most of his work was performed with L.A.T.I. Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1939. Flew as first pilot since

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

MARTINELLI Francesco CROCE Giovanni

SCARINGI Alberto

All the above named pilots and almost all the specialists are at present in the Squadron of Centocelle,but their war activity after september 1943 was rendered in the Night-Squadron of major Medaglia in Lecce.

ARGENTON Guido (first pilot in Ala Italiana Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1937.Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 450.000 kms.

BALDETTI Luigi (first pilot in Ala Italiana Soc.) first pilot in the Italian Air-Lines since 1938.Flew 1000.000 kms.

BIONDI Piero (pilot in Aviolinee Italiane Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1939.Flew as first pilot since 1942.

MARTINELLI Francesco(first pilot in Ala Italiana Soc.but most of his work was performed with L.A.T.I.Soc.)pilot in the Italian Air-Lines since 1939.Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 700.000 kms.

SCARINGI Alberto (first pilot in Ala Italiana Soc.)pilot in the Ital. Air-Lines since 1938.Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 500.000 kms.

All the above named pilots have the International Civil Aircraft Navigators'Licences and the International Civil Aircraft Pilots' Licences.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The following are the names of pilots and flight specialists of the Italian Civil Aviation who flew their planes from the zone occupied by the Germans to the South of Italy after september 8, 1943 and who have consequently cooperated in a tangible manner in flight war actions with the Allies during the co-belligerent period:

PILOTS	MECHANICS	WIRELESS OPERATORS
ARGENTON Guido	SANTIN Arcangelo	NADAL Mario
BALLETTI Luigi	NATALI Antonio	SCARPELLI Oreste
BIONDI Piero	BERNARDI Gervasio	
MARTINELLI Francesco	CROCE Giovanni	
SCARINGI Alberto		

All the above named pilots and almost all the specialists are at present in the Squadron of Centocelle, but their war activity after september 1943 was rendered in the Night-Squadron of major Medaglia in Lecce.

ARGENTON Guido (first pilot in Ala Italiana Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1937. Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 450.000 kms.

BALLETTI Luigi (first pilot in Ala Italiana Soc.) first pilot in the Italian Air-Lines since 1938. Flew 1000.000 kms.

BIONDI Piero (pilot in Aviolinee Italiane Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1939. Flew as first pilot since 1942.

MARTINELLI Francesco (first pilot in Ala Italiana Soc. but most of his work was performed with L.A.T.I.Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1939. Flew as first pilot since

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

BIONDI Piero BERNARDI Gervasio

MARTINELLI Francesco CROCE Giovanni

SCARINGI Alberto

All the above named pilots and almost all the specialists are at present in the Squadron of Centocelle, but their war activity after september 1943 was rendered in the Night-Squadron of major Medaglia in Lecce.

ARGENTON Guido (first pilot in Ala Italiana Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1937. Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 450.000 kms.

BALLETTI Luigi (first pilot in Ala Italiana Soc.) first pilot in the Italian Air-Lines since 1938. Flew 1000.000 kms.

BIONDI Piero (pilot in Aviolinee Italiane Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1939. Flew as first pilot since 1942.

MARTINELLI Francesco (first pilot in Ala Italiana Soc. but most of his work was performed with L.A.T.I.Soc.) pilot in the Italian Air-Lines since 1939. Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 700.000 kms.

SCARINGI Alberto (first pilot in Ala Italiana Soc.) pilot in the Ital. Air-Lines since 1938. Flew as first pilot since june 1940 and then flew as first pilot 500.000 kms.

All the above named pilots have the International Civil Aircraft Navigators' Licences and the International Civil Aircraft Pilots' Licences.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12402

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Stamp A.O.C. 44a

Clarifying Statements Regarding the Agreement on Civilian Airlines.

Our Personnel and a Lesser Share of Foreign Capital.

No proposal was made to exclude Italian personnel and material from the body and management of the airlines which the Italo-American "Italian Airlines" (L.A.I.) with the "Trans World Airlines"(T.W.A.) will take over, moreover, the latter counts on a close collaboration with Italian specialists of all kinds and on the usage of industrial facilities existent in Italy to realize the plan which will soon give an efficient airline net to the country, declared a spokesman of the American company to the "Globe".

Ministers Gasperotto and Cevolotto specified in the last days in respect to these alarming rumours gathered from the press that navigation, administration, technical, and managing personnel of the L.A.I. will be Italian, emphasizing that the share of the foreign capital will be lesser. These statements are in accordance with the law in force with maintains that the concessions for the civilian airlines may be granted to the Italian citizens and organisations or to the commercial companies only, those that have administration and technical management run by Italian citizens and at least two thirds of the capital in hands of Italian citizens and Italian organisations.

As to the type of the aircraft it must be pointed out that the rules of the concession approved by the Air Ministry require also the type of the aeroplane which constitutes a sufficient gerantee for the Italian industry. The economic and technical reasons would suggest the use of American Transport Aircraft during the initial period being available immediately, but according to the T.W.A. managing personnel the Italian aircraft may also be put to use during the initial period. In any case the T.W.A. will collaborate with Italian factories so that the aircraft destined for the L.A.I. will benefit of all the modern improvements in civilian aviation which will make possible the best airline service.

The introduction of the American planes requires in the interest of the service a beforehand treining of the Italian navigation personnel by the American personnel, the training which would be very brief due to the technical knowledge of the Italian pilots and specialists. The plan which will be gradually realized by the L.A.I. will allow the absorption of the Italian civilian aviation personnel not employed by other companies and as to the internal airlines this program is a definite improvement to the air net functioning in 1939 and it is most probable that the available personnel will be completely absorbed.

29417

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Contemplating the future of our civilian aviation realistically it is not understandable on what was based the apprehention over the agreement between the Italian Government and the F.W.A., rather, it may be concluded that such an agreement pending the stipulation of the Italian peace treaty is a good omen for such a future. It will be necessary that the Italian Government finds time to approve the decree regarding the constitution of the I.A.I. on which the immediate resumption of the civilian airlines depends and which the country needs badly.

Translation by
Stesha Furlan

2404

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

... un abbonamento al "GLOBO,,

...ma
...uattro
Parigi

PARIGI, 15

Ministri degli Este... riunione di oggi, ...ordato circa il pro... dei lavori, che com... quattro punti se...

...atta, ecc. l'Italia, la ..., in Bulgaria, l'Un... e la Finlandia, nell'or... 3) Germania; 3) questio... italiana, comprese la di... zione dello schema di trat... presentato dagli Stati U... nella sessione precedente; ...discussione degli sviluppi ...itici in Italia.

L'ultimo punto è stato inse... ito nell'«agenda» su propo... sta di Molotov, il quale ha ac... cusato i mediatori italiani di non voler accettare il verdetto del popolo.

Prima della riunione di ie... nedì i quattro Ministri esami... neranno, per proprio conto, la ... relazione ... i sostituti sul trat... tato con l'Italia.

Oggi i sostituti sono stati in... caricati di fissare i punti spe... cifici per le discussioni di lu... nedì. (*Reuter*).

Chiarimenti sull'accordo per le linee aeree civili

Personale nostro e capitale estero di minoranza

Nessun proposito di esclude... re personale e materiali italiani dall'organizzazione e dall'esercizio delle aviolinee che saranno affidate alla costituenda società italo-americana «Linee Aeree Italiane» (L. A. I.), mentre la «Trans World Airlines» (T. W. A.) che, anzi, conta sulla stretta collaborazione di specialisti italiani di ogni ramo e sulla utilizzazione dell'attrezzatura industriale esistente in Italia per realizzare il programma che permetterà presto al paese una ... rete di trasporti aerei, ... dichiarato al Globo un dirigente della compagnia americana.

Dal canto loro, i Ministri Casparotto e Cevolotto ... zione a talune voci ... stiche, raccolte dalla ... stampa, hanno precisato in questi giorni che il personale navigante, amministrativo, tecnico e direttivo della L.A.I. sarà italiano, sottolineando che la partecipazione estera al capitale sociale sarà di minoranza. Tali dichiarazioni si richiamano del resto al vigente ordinamento giuridico della navigazione aerea secondo cui le concessioni di aviolinee civili possono essere fatte soltanto a cittadini italiani, ovvero a società commerciali di cui capitale sia sottoscritto per ... terzi almeno da cittadini italiani e la cui direzione tecnica ed amministrativa sia affidata a cittadini italiani.

In quanto al tipo degli aeromobili, è bene ricordare che i disciplinari di concessione approvati dal Ministero dell'Aeronautica prescrivono anche il tipo di velivolo da impiegare, ciò che costituisce sufficiente garanzia per l'industria italiana. Ragioni di carattere economico e tecnico potranno consigliare in un primo tempo l'adozione di velivoli da trasporto americani che, fra l'altro, sarebbero subito disponibili, ma, a detta dei dirigenti della T.W.A., non è da escludere che, fin dall'inizio dei servizi, siano impiegati anche apparecchi italiani. In ogni caso i tecnici della T.W.A. collaboreranno con le fabbriche italiane affinchè i velivoli destinati alla L.A.I. possano fruire di tutti i perfezionamenti richiesti dalla moderna aviazione civile ed utili, ai fini di una migliore gestione delle linee.

L'entrata in esercizio di velivoli americani richiede, com'è ovvio, nell'interesse stesso dei servizi, un preventivo addestramento del personale navigante italiano accanto a quello americano, addestramento che, data la capacità tecnica dei piloti e specialisti italiani sarà brevissimo. Lo sviluppo del programma della L.A.I., che avverrà gradualmente, consentirà di assorbire il personale dell'aviazione civile italiana non impiegato in altre compagnie e, poichè tale programma, avuto riguardo alle linee interne, costituisce un netto miglioramento rispetto alla rete in esercizio nel 1939, è molto probabile che il personale disponibile sarà completamente utilizzato.

Guardando con realismo all'avvenire della nostra aviazione civile non si vede con quale fondatezza la convenzione fra il Governo italiano e la T.W.A. possa dare adito ad apprensioni, ma piuttosto si può concludere che tale accordo, pendente la stipulazione del trattato di pace con l'Italia, sia di buon auspicio per tale avvenire. Occorrerà, però, che il Governo italiano trovi il tempo per varare al più presto il decreto riguardante la costituzione della L.A.I., dalla cui emanazione dipende l'immediata ripresa dei voli aerei civili, di cui il paese ha urgente necessità.

I traffici con l'Inghilterra

...ento-

...ano

...provata ... che ... del ... trat... cui ... ...ato ... ...ato

E ALTRE

12405

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

43a

"EXTRACT FROM THE NEW DAILY AMERICAN DATED 11TH JUNE, 1945".

TWA OFFICIAL HITS BRITISH 'MEDDLING' IN ITALY'S AFFAIRS.

General Arthur E. Wilson, U.S. Army, retired, now European director for Trans-World Airlines, yesterday charged that the new Italo-British air pact "leaves the British Government meddling directly into Italy's internal affairs."

Wilson, a former chief of supply with the U.S. 6th Army Group, said that the principal effect of the British-Italian agreement, insofar as American interests are concerned, is that TWA has lost an exclusive airline agreement with Italy.

Wilson, said he "knows for certain" that Britain has formed an exclusive airline agreement with Egypt. He said the U.S. open door policy for air routes "is fine in principle, but it fails to provide American lines with the same benefits that other nations enjoy".

The former U.S. Army general asserted that the British Overseas Airlines is "controlled, directed, operated and subsidized by the British Government, although during negotiations in Italy, representatives insisted that their organization is, in fact, a purely commercial interest similar to TWA".

"If the British Overseas Airlines is to receive important rights in Italy at the expense of TWA," Wilson said, "it is only fair that similar right be granted to TWA in regions where the British line now has exclusive rights".

S.I.O.

Copy passed to War Cabinet.

11/6.

2945

2406

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

0 0 42a

The Messaggero. 31/5/46.

THE AIR LINE QUESTION MAKES A GOOD START.

From indiscretions circulated in Air Force circles it seems that at last Italian Civil Aviation has got away to a good start. We are informed that the delay in the L.A.I. formation was due to the objection of the British who also wished to partake in the Agreement with the Americans. The Italian Government allowed the question to be discussed between the English and the Americans limiting itself to disapproving any intervention which could displace the majority of the capital from Italian hands.

Now it appears that while the American T.W.A. are pretending that only they possess 40 % of the L.A.I.'s shares; the English B.O.A.C. has been verging towards allowing other Companies to participate; and according to the Air Minister such a one would be the L.A.T.I. which would run other internal lines than those of the L.A.I. excepting for undertaking later on also the running of external lines.

It is not thought that the aircraft material used will be American. On the contrary, American Firms will supply instruments only on the formal request in due course by the L.A.I, if it is found impossible to obtain or manufacture them in Italy.

It is rumoured in the Air Force that names of probable managers of the two Companies have been mentioned; however the Minister has affirmed that from the beginning he has denied any mention of his possible nomination to the presidency of one of

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

the
^Companies.

This good news gives hope for the possibility that after the 2nd.June and before the Constituent, the main Italian Aviation Companies and also some of the secondary ones, (as it is not at all certain that a monopoly has been granted in this respect) will at last be formed and be able to make an initial start in the public's service.

.....

2408

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

41A

FROM :- AIR FORCES SUB COMMISSION, HQ. A.C., ROME, C.M.F.

TO :- AMERICAN EMBASSY. BRITISH EMBASSY.

DATE :- 25th MAY, 1946.

REF. :- AFSC/1107/INT.

ITALIAN CIVILIAN AVIATION.

1. Enclosed herewith for your information is a precis of a report received from Italian Air Ministry Intelligence sources on the first Italian Civil Aviation Congress held in Milan on the 12th-14th April 1946.

2. The original report is available for perusal if required.

for H.E. REED, W/CDR.
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

Copy to:- Chief Commissioner
(Through Executive Commissioner)

2012

Std Ops. Mem 1 Instructions

12409

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

418

The first Congress for the discussion of the technical and economic aspects of civil aviation met at Milan on the 12th, 13th and 14th April, 1946. It was well and seriously attended and representatives of the Italian aircraft industry were among those present. The Congress was presided over by Prof. Ing. Cesare CHIODI and by Generale di Squadra Aerea Felice PORRO.

The gestation of the Italian Internal Air Lines was discussed fully. Allied methods of air transport were examined with a view to their possible adaption to Italy. It was reaffirmed by the aircraft industry representatives that Italian aircraft material was not inferior to foreign material.

All the motions presented by the Congress were by common vote incorporated in a single motion for presentation to higher authorities, with the following requests:-

1. Transfer of air transport services from the Air Ministry to the Ministry of Transport.

2. Encouragement of private enterprise and the abolition of the statal monopolistic conceptions.

3. Unification of the types of aircraft suitable for Italy's particular needs.

4. Defence of Italian Civil Aviation from foreign competition.

5. Immediate commencement of internal air traffic as far as the Allies allow.

6. Resumption of international traffic.

7. Restitution of the right for Italy to construct aircraft engines.

8. Right to construct helicopters and an experimental centre for their study.

9. Concession from the Air Ministry for use of low powered engines actually in stock.

10. Concession for the transport of post and merchandise; and the use of transport gliders.

11. Constitution of a Technical Committee and of a Scientific and University Institute.

The desire of the Congress was apparent for the complete separation of civil from military aviation.

Copy of this sent to American and British Embassies, also Chief Comission through Executive Commissioner on 21/5/46.

2410

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

0 INT 0 40

"IL GLOBO" May 23, 1946.

THE QUESTION OF OUR AIRLINES

The Council of Ministers will probably consider today the approval of the plan of the agreement between the Air Ministry and the Trans World Airline Inc.(T.W.A.) for the establishment of the mixed Italian Airlines Company (Linee Aeree Italiane - L.A.I.) which should carry out the main Italian airlines. Up to yesterday morning this item was not on the agenda of the meeting of the Council of Ministers, however, it was believed by the informed circles that it would be inserted at the last moment.

Since the agreement maintains that all other national companies are excluded from carrying out communications on main routes for ten years, the news of the probable approval of the agreement has aroused strong dissatisfaction among the personnel of the Italian airline companies, dissatisfaction expressed by the National Federation for Air Matters and the C.G.I.L. The government would also put into effect the liquidation of the "Ala Italiana"(Italian Wing) Company which was up to now supported by the financial aid of the State and which is employing about 4300 people, that is 95% of the Italian civilian aviation personnel. One commission of the Italian Wing was received after a protest meeting held by the Director General of the Civilian Aviation at the Chamber of Labour. It was made understood that the agreement would help to overcome the financial difficulties which are interfering with the resumption of the civilian aviation, though not going against the monopolistic position that the L.A.I. will resume and against the present organisations.

From the plan of the agreement proposed last February following the discussions between the Air Ministry and the T.W.A. it is disclosed that the L.A.I. would have for ten years, the exclusive rights of handling 15 airlines, eleven of which would connect Rome with Genova, Milano (2 airlines); Torino, Bolzano, Lecce (2 airlines); Palermo, Cagliari (2 airlines); and Catania, and others would cover the following routes: Genova, Porto Conte, Cagliari; Palermo, Catania, Reggio Calabria; Crotone, Bari, Ancona, Venezia; Torino, Milano, Venezia, Trieste,. It is believed by authorities that the maintenance of communications by the L.A.I. would not be so profitable economically as to let other companies operate successfuly on the same routes.

As to the investment of the foreign capital into the L.A.I. the matter is as follows. While the whole share of investment was reserved previously entirely for the American T.W.A. an agreement was reached between the British and the Americans after some controversies by which 40% of the capital will be contributed by them. As to the rest of the capital

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

45% should be contributed by the State and 15% by private groups, but it is believed that the State investment will in the end be reduced in favour of private investment. While it is considered that such investment would be against the rules in force according to which two thirds of the capital has to be national, it is disclosed by competent circles that such situation would favour foreign groups within the I.A.I., more so, it is said, because the constitution of the company will require that decisions of the assemby and the council be reached with the majority of two thirds. Another clause which would accentuate the presence of foreign parties, would be the one [redacted] WHICH CONDITIONS TO THEIR ADVANTAGE. the participation of Italian private capital.

As to the form of the participation by the foreign groups' capital to that of the I.A.I. it is confirmed that the Americans would pay the sum of their share in Italy and that they would also open credit in the United States for the acquisition of the materials, which it is believed will be obtained from the surplus war material; the British would open the credit for import in Great Britain corresponding with the sum of the share.

In general it is believed that the participation of the anglo-americans though useful to the resumption of our civilian aviation, would result in destroying any private initiative on this field, if it would take a monopolistic character.

Translation by
Stasha Furlan

carattere politico per i rifl... che l'aumento del prezzo av... vra sul bilancio dello Stato. Si ritiene probabile che il Consiglio deliberi la fissazione d'un prezzo politico provvisorio, lasciando al nuovo Governo che sarà espresso dalla Costituente il compito di risolvere in modo definitivo la questione.

...mila.
Le pro...
Foggia si sono ... complessivi 100 mila ...

Agli ammassi straordina... fino al 21 sera erano stati conferiti 300.000 q.li di cereali di cui 100.000 di risone e 200.000 di grano e granturco.

...di responsabilità che porterebbe ad un inceppamento dell'attività produttiva e che forse non darebbe tempestivi e de-

...guenti criteri: 1) contribuzione dei contributi in re...

Tale provvedimento si ispira alla sola spesa di mano d'opera da erogarsi nella forma più adatta allo scopo per la esecuzione dei seguenti lavori: sistemazione agraria e

...capitali ... ...pamento del ... duttive. Si pre... cipazione di ... per cento del ... concessione di e... la misura massima ... cento per la ricost... beni strumentali qua... so di bestiame da lavo... allevamento, riparazione ... questo di attrezzi rurali ... macchine, acquisto di fer... zanti per la concimazione ... terreni. Con tale provvedimento si vuol favorire la ricostituzione del bestiame, degli attrezzi e delle piccole macchine di pertinenza dei lavoratori, ciò che forma l'intelaiatura normale e necessaria per esercitare a seconda delle zone e dei contratti di lavoro l'impresa agricola. Questi aiuti limitati solo a favore dei coltivatori diretti saranno di norma erogati soltanto a quelli delle zone particolarmente colpite dalla guerra. L'applicazione di questo decreto, oltre che a contribuire alla ripresa delle attività agricole nelle zone disastrate dalla guerra, porterebbe all'immediato assorbimento di molta mano d'opera che si calcola sulle 400.000 unità. Data la situazione veramente grave della disoccupazione nel campo agricolo si auspica che il provvedimento venga perfezionato al più presto e che siano disposti gli stanziamenti necessari, i quali sarebbero progettati nella misura di circa 10 miliardi.

La questione delle nostre aviolinee

Il Consiglio dei Ministri di oggi prenderà probabilmente in esame per l'approvazione lo schema di convenzione fra il Ministero dell'Aeronautica e la Trans World Airline Inc. (T. W. A.) per la costituzione della società mista Linee Aeree Italiane (L. A. I.) cui dovrebbe essere affidata la gestione dei più importanti servizi aerei italiani. Pno ad ieri mattina tale argomento non era all'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri, ma negli ambienti interessati si ritiene che vi sarebbe stato iscritto all'ultimo momento.

Poichè la portata della convenzione è tale da escludere per 10 anni tutte le altre compagnie nazionali di trasporti aerei dall'esercizio delle principali linee, la notizia della probabile imminente approvazione della convenzione ha provocato vivo malcontento fra il personale delle società italiane di navigazione aerea, malcontento del quale si è fatto interprete ieri presso il Governo la Federazione Nazionale della Gente dell'Aria e la C. G. I. L. Il Governo avrebbe, fra l'altro, deciso la messa in liquidazione dell'Ala Italiana, società che è stata finora mantenuta in piedi a spese dello Stato e che occupa circa 4300 dipendenti, cioè il 95 per cento del personale dell'aviazione civile italiana. Una commissione dell'Ala Italiana è stata ricevuta dopo un comizio di protesta tenuto presso la Camera del Lavoro dal Direttore generale dell'Aviazione Civile. Questi ha lasciato intendere che la convenzione permetterebbe di superare difficoltà finanziarie che si frappongono al ripristino dei servizi aerei civili, pur non contestando in sostanza i rilievi circa la posizione monopolistica che assumerebbe la L. A. I. a danno delle imprese esistenti.

Dall'esame dello schema di convenzione predisposto lo scorso febbraio in seguito alle intese corse fra il Ministero dell'Aeronautica e la T.W.A., si rileva che la L. A. I. avrebbe assicurate in esclusiva per 10 anni 15 linee, 11 delle quali collegherebbero Roma con Genova, Milano (2 linee), Torino, Bolzano, Lecce (2 linee), Palermo, Cagliari (2 linee) e Catania, e le altre coprirebbero i seguenti itinerari: Genova, Porto Conte, Cagliari; Palermo, Catania, Reggio Calabria; Crotone, Bari, Ancona, Venezia; Torino, Milano, Venezia, Trieste. Si ritiene da parte degli esperti che la gestione di servizi su itinerari diversi da quelli che sarebbero affidati in esclusiva alla L. A. I. non potrebbe dare risultati economici tali da lasciare effettive possibilità di vita alle altre compagnie.

Circa la partecipazione del capitale estero alla costituenda L. A. I., in seguito alle controversie sorte recentemente tra gli anglo-americani, sembra che sia stato raggiunto un accordo che prevede la ripartizione del 40 per cento del capitale sociale ... inglesi ed americani, mentre in un primo tempo l'intera quota era stata riservata all'americana T. W. A. Il restante capitale dovrebbe essere sottoscritto per il 45 per cento dallo Stato e per il 15 per cento da gruppi privati, nei quali si ritiene che il definitivo partecipazione statale verrebbe ridotta a favore di quella dei privati. Mentre si nota che tale ripartizione del capitale non rispecchierebbe le leggi in vigore che richiedono una maggioranza di due terzi per il capitale nazionale, si rileva, d'altra parte, negli ambienti interessati, che potrebbe crearsi una situazione di fatto che favorirebbe il predominio dei gruppi esteri in seno alla L. A. I., tanto più che, come si dice, lo statuto della società chiederà per la validità delle deliberazioni di assemblea e di consiglio che esse siano prese con la maggioranza di due terzi. Altra clausola che accentuerebbe il peso dei gruppi esteri sarebbe quella che condiziona al loro gradimento la partecipazione di capitali pri... importo corrispondente alla quota da sottoscrivere.

In linea di massima si ritiene che una partecipazione anglo-americana può essere utile alla ripresa della nostra aviazione civile, finirebbe per compromettere ogni possibilità di affermazione dell'iniziativa privata in questo campo se si concretasse in forma monopolistica.

ECONOMICI DEI PA...TITI

...ro il capitale finanziario

...ne. E... Stato una ... non ...mpito ...olitico ... idee ...abbia, ... ri... ...sono ... mo... ... il ... a... ... a

del lavoro, creare la pace sociale e migliorare la efficienza tecnica delle nostre imprese). L'ultimo punto della riforma è l'organizzazione sindacale, unitaria e fortemente organizzata la quale difendendo il diritto alla vita dei lavoratori garantisca l'efficienza e la produttività del lavoro.

«Tale riforma strutturale dal punto di vista sociale e per noi la base della necessaria trasformazione dei tipi e dei settori di produzione che è imposta al nostro paese non solo dalla fine della guerra e dalle distruzioni da essa causate ma anche dalle deviazioni subite nel nostro processo di industrializzazione da una politica economica a base protezionistica ed autarchica.

«Solo se noi spezziamo le forze del capitale finanziario, possibile la libertà per tutta la media industria fino a poco ... fa dominata dal capitale ... mediante divieti di istituzione di nuovi impianti industriali, mediante protezionismi, mediante assegnazione di materie prime, mediante prezzi di monopolio e mediante una politica fiscale antipopolare, ha teso a soffocare la media industria e la piccola proprietà agricola.

«Per questo noi diciamo conseguentemente, che siamo in favore della libera iniziativa e siamo difensori della media industria, dell'artigianato e della piccola proprietà.

Così — ha concluso il prof. Pesenti — è conciliato il criterio della libertà economica con quello, necessario nell'economia moderna del controllo dei gruppi monopolistici e del

Beni tedeschi nella Svizzera

WASHINGTON, 22.

Finalmente la delegazione elvetica è venuta ad un accordo con gli esperti anglo-franco-americani sull'ammontare e le modalità di requisizione e di spartizione dei beni tedeschi in Svizzera. E' stato convenuto di dividere in parti uguali, tra Svizzera e alleati, il complesso. Vo ammonire dei beni tedeschi. (*Ins*).

Si profila un ribasso dei noli marittimi

Si profila sul mercato marittimo, sia nazionale che internazionale, un ribasso dei noli. In Italia infatti i noli nel cabotaggio nazionale sono quasi scomparsi e, mentre fino a poco tempo fa, si aveva un'acuta deficienza di navi in confronto alle esigenze del traffico, ora il naviglio sta divenendo eccedente in confronto alla richiesta.

Per quanto riguarda il mercato marittimo internazionale, attualmente per il trasporto di carboni fossili da Rotterdam in Italia si quotano 18 scellini in confronto a 25; per il trasporto di cereali sovietici dal Mar Nero ai porti del Sud della Francia, si quotano scellini 50 invece di 65. E' stato fissato il nolo per un carico di cotone da Santos a Genova, Anversa e Rotterdam (per caricazione a fine maggio con ... Rolo a Bolt Packs di 180.000 ... vere buon nerbo di le... italiani, dato le nere ... è stata repubblica di... e al massimo grado ... economia agricola.

Riferendosi alla ... ripresa delle attività ... ciali fra l'Italia e l... Ciasullo ritiene che l'... destinata a prender... occupato dalla Germ... della guerra nel ... cio con la Repubblica ... ricana specialmente ... riguarda l'esportazion... ...ri, macchinario ... prodotti farmaceutici ... manufatti. I tessili ... serve italiane hanno ... uruguay sempre un ot... cato. (*U. P.*).

Traffico co... l'Arge...

12 A 12 Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...ssa era ...ore serali ...le mate...

...uno dovreb... ...mpiego del... ...lass lavoro ...l tirocinio ...ata del fi... ...Fere stami... ...sporto ai... ...ri mostr... ...e minute... ...gli obbli... ...tro quell... ...a istitu... ...contratto...

...ri aerei italiani. Può dirsi ieri mattina tale argomento non era all'ordine del giorno del Consiglio dei Ministri, ma negli ambienti interessati si riteneva che vi sarebbe stato iscritto all'ultimo momento.

Poichè la portata della convenzione è tale da escludere per 10 anni tutte le altre compagnie nazionali di trasporti aerei dall'esercizio delle principali linee, la notizia della probabile imminente approvazione della convenzione ha provocato vivo malcontento fra il personale delle società italiane di navigazione aerea, malcontento del quale si è

dell'aviazione civile italiana. Una commissione dell'Alta Italiana è stata ricevuta, dopo un comizio di protesta tenuto presso la Camera del Lavoro, dal Direttore generale dell'Aviazione Civile. Questi ha lasciato intendere che la convenzione permetterebbe di superare difficoltà finanziarie che si frappongono al ripristino dei servizi aerei civili, pur non contestando in sostanza i rilievi circa la posizione monopolistica che assumerebbe la L. A. I. a danno delle imprese esistenti.

Dall'esame dello schema di convenzione predisposto lo

...ro i seguenti itinerari: Genova, Porto Conte, Cagliari, Palermo, Catania, Reggio Calabria, Crotone, Bari, Ancona, Venezia, Torino, Milano, Venezia, Trieste. Si ritiene da parte degli esperti che la gestione di servizi su itinerari diversi da quelli che sarebbero affidati in esclusiva alla L. A. I. non potrebbe dare risultati economici tali da lasciare effettive possibilità di vita alle altre compagnie.

Circa la partecipazione del capitale estero alla costituenda L. A. I., in seguito alle controverse sorte recentemente fra gli anglo-americani, sembra che sia stato raggiunto un accordo che prevede la ripartizione del 49 per cento del capitale sociale fra inglesi ed americani, mentre in un primo tempo l'intera quota era stata riservata all'americana T. W. A. Il restante capitale dovrebbe essere sottoscritto per il 45 per cento dallo Stato e per il 15 per cento da gruppi privati. Si ritiene che in definitiva la partecipazione statale verrebbe ridotta a favore di quella dei privati. Mentre si nota che tale ripartizione del capitale non rispecchierebbe le leggi in vigore, che richiedono una maggioranza di due terzi per il capitale nazionale, si rileva d'altra parte, negli ambienti interessati, che potrebbe crearsi una situazione di fatto che favorirebbe il predominio dei gruppi esteri in seno alla L. A. I., tanto più che, come si dice, lo statuto della società chiederà per la validità delle deliberazioni di assemblea e di consiglio che esse siano prese con la maggioranza di due terzi. Altra clausola che accentuerebbe il peso dei gruppi esteri sarebbe quella che condiziona al loro gradimento la partecipazione di capitali privati italiani.

Quanto alle modalità di partecipazione dei gruppi esteri al capitale della L. A. I. si afferma che gli americani verserebbero l'importo della loro quota in Italia ed aprirebbero inoltre crediti negli Stati Uniti per l'acquisto di materiali, che si ritiene saranno attinti dai residuati bellici; gli inglesi aprirebbero invece crediti in Inghilterra per lo

...concretasse in forma monopolistica.

Beni tedeschi nella Svizzera

WASHINGTON, 22.

Finalmente la delegazione elvetica è venuta ad un accordo con gli esperti anglo-franco-americani sull'ammontare e le modalità di requisizione e di spartizione dei beni tedeschi in Svizzera. E' stato convenuto di dividere in parti uguali tra Svizzera e alleati il complessivo ammontare dei beni tedeschi. (Ins).

Si profila un ribasso dei noli marittimi

Si profila sul mercato marittimo, sia nazionale che internazionale, un ribasso dei noli. In Italia infatti i noli nel cabotaggio nazionale sono quasi scomparsi, mentre fino a poco tempo fa, si aveva un'acuta deficienza di navi in confronto alle esigenze del traffico, ora il naviglio sta diventando eccedente in confronto alla richiesta.

Per quanto riguarda il mercato marittimo internazionale, attualmente per il trasporto di carboni fossili da Rotterdam in Italia si quotano 18 scellini in confronto a 25; per il trasporto di cereali sovietici dal Mar Nero ai porti del Sud della Francia, si quotano scellini 50 invece di 65. E' stato fissato il nolo per un carico di cotone da Santos a Genova, Anversa e Rotterdam (per caricazione a fine maggio con il P.lo «Bell Park» di 190.000 piedi cubi) a 92 scellini e 6 pence per 60 piedi cubi.

Uruguay e Italia

MONTEVIDEO, 22

Il presidente del Comitato nazionale uruguayano per il coordinamento dei soccorsi all'Italia dott. Ciasullo ha dichiarato che vi sono ottimi indizi che l'Uruguay possa rice...

...di norma erogati soltanto a quelli delle zone particolarmente colpite dalla guerra. L'applicazione di questo decreto, oltre che a contribuire alla ripresa delle attività agricole nelle zone disastrate dalla guerra, porterebbe all'immediato assorbimento di molta mano d'opera che si calcola sulle 400.000 unità. Data la situazione veramente grave della disoccupazione nel campo agricolo si auspica che il provvedimento venga perfezionato al più presto e che siano disposti gli stanziamenti necessari, i quali sarebbero progettati nella misura di circa 10 miliardi.

Traffico co... l'Arge...

BUENOS AIR...

Con l'arrivo del... italiano «Andrea G... 10.000 tonnel... proven... Venezia con un carico... per Montevideo e co... seggeri a bordo è sv... regolare ripresa del... mercantile tra Italia... tina.

Il piroscafo farà ... orno in Italia con ... di grano dell'UNRRA

...ECONOMICI DEI PA...TITI

...ro il capitale finanziario

...ne. E... Stato... una... s non... mpito... olitico... idee... abbia,... t... ono-... mo-...) il... a-... a...

del lavoro, creare la pace sociale e migliorare la efficienza tecnica delle nostre imprese. L'ultimo punto della riforma è l'organizzazione sindacale unitaria e fortemente organizzata la quale difendendo il diritto alla vita dei lavoratori garantisca l'efficienza e la produttività del lavoro.

«Tale riforma strutturale dal punto di vista sociale e per noi la base della necessaria trasformazione dei tipi e dei settori di produzione che ci è imposta al nostro paese non solo dalla fine della guerra e delle distruzioni da essa causate ma anche dalle deviazioni subite nel nostro processo di industrializzazione da una politica economica a base protezionistica ed autarchica.

«Solo se noi spezziamo le forze del capitale finanziario, responsabile della politica del passato, possiamo assicurare la necessaria trasformazione, sviluppando le industrie naturali del nostro paese e tutte quelle che hanno possibilità di vita, assicurando questa riforma, e deve essere necessariamente collegata ad una riforma finanziale del credito, secondo ...nto più volte ho avuto occasione di dire, e ad una rina agraria, noi renderemo possibile la libera per tutta la media industria fino a poco ...ra fa dominata dal capitale finanziario monopolistico ...mediante divieti di istituzione di nuovi impianti industriali, mediante protezionismi, mediante assegnazione di materie prime, mediante prezzi di monopolio e mediante una politica fiscale antipopolare, ha teso a soffocare la media industria e la piccola proprietà agricola.

«Per questo noi diciamo conseguentemente che siamo in favore della libera iniziativa e siamo difensori della media industria, dell'artigianato e della piccola proprietà.

Così — ha concluso il prof. Pesenti — è conciliato il criterio della libertà economica con quello, necessario nell'economia moderna del controllo dei gruppi monopolistici e della difesa delle esigenze di vita della nostra popolazione. Così si creano le basi per rendere anche concreto il principio che dovrà essere sancito dalla Costituente, e cioè il diritto al lavoro che significa diritto alla vita per tutta la nostra popolazione, e significa, quindi, dovere dello Stato quando non può garantire il lavoro, di assicurare in altro modo la vita dei cittadini.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

-2414-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 1232

59A

From : Air Forces Sub Commission, Milan
To : S.I.O. Air Forces Sub Commission, Rome
Date : 21st May 1946
Ref. : AFSC/M/1/Int.

The enclosed cutting from "Gazzettino - Sera" dated 14.15/5/46 is forwarded for your information.

f/o D.N.G. SMITH, S/Ldr,
Commanding
AFSC MILAN

2938

12415

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

394

Cut fron the newspaper "GAZZETTINO-SERA" Venice of the 14.15/5/46

NO MONOPOLY ON AIR LINES

The State Department informed the Transworld Air Lines that the American Goverument cannot aporove the agreement between the Company and the Italian Government for so long as the contract between the Company and Italy will leave to the "Italian Air Lines" the monopoly of air transport in Italy. In a letter sent to the president of the Transworld Air Lines, Jack Fry, the secretary of the Government Dean Acheson, has declared:- "If the clause in question is removed, from the contract, the State Department on behalf of the American Government will expedite the agreement with the Italian Government". The State Department has published a memorandum given to the British Ambassador on the 9th of May. In this memo the Department states that the American Government would not intervene with the Italian Government for the actuation of this contract between this Government and the T.A.I. unless the "monopolistic clauses" are removed.

Upon such modification of the contract - continues the memo - the American Govt. will notify the Italian Govt. to proceed with the actuation of the contract. Once the contract is modified the Italian Government will have the possibility to conclude any further agreements which they woul deem opportune for the institution of a mixed Anglo Italian Company.

==========

2937

271

2416

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

IL MESSAGGERO (19/5/46)

CIVILIAN AVIATION IN ITALY

Problems regarding Airline Transport to be solved.
(Our interview with Minister Cevolotto)

It is pleasant to think that by next year it will be possible to travel all over Italy in comfortable and speedy airplanes. So much pleasanter after this too long a period of staggering little trucks, bandits on highways, and trains which seem to run, as if they had crutches, because of the systematic destruction of bridges and railway tracks. The modern era will have for us not only the side of the murderous war technique, but also the pleasant "comfort" which is doubtless one of the many liberties of the century.

Transport Problems.

One will travel by air, agreed, but how is our civilien aviation going to be organized ? The problem is not of a minor importance if one considers that the regularity of air passages, safety of travel, and at last the price of the ticket will depend on this ~~body~~ organisation.

For this purpose there were discussions on setting up the L.A.I. (Linee Aeree Italiane - Italian Airlines) Company which would cary out the service, and would be financed jointly by our State and the American capital.

Since there were some unconfirmed rumours on the matter, since there were and still are rumours on L.A.I. having monopoly over civilian aviation, since there were quotations of some letters by the Undersecretery of State Dean Acheson sent to the British Embassador Lord Halifax regarding the disapproval of the financial agreement between the L.A.I. and the T.W.A. (Trans World Airline) by the United States Government, we wanted to hear the opinion of the Airforce Minister Cevolotto who stated:

"It is not true that the United States Government would hinder or disapprove the unauguration of the L.A.I. with invested American capital. On the contrary, it seems to me that the United States Government is strongly supporting this move. However, the U.S.A. government suggested, in as much as I know, to the T.W.A. not to insist on the request that the L.A.I. would be the exclusive body which would take up the airlines in question.

21336

2417

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Naturally the Air Ministry was glad not to discuss the exclusive rights, because the promisses regarding the monopoly given to the L.A.I. would be criticised, and it must be born in mind that the main part of the capital would be obtained from the Italian government.

Thereupon we asked the Air Minister if his statements should be interpreted so that there will be absolute liberty and in initiative in civilian aviation, and he replied:

"It is necessary to proceed slowly. The Air Ministry could theoretically review the possibility of giving freedom to whoever has the initiative on this field, with the exception of the technical security control. Evidently the solution of this kind would be absurd. For instance, the Ministry of Transport was never criticised for not having ceded its approval to all companies which requested the permission to run railway or bus lines on same routes. In fact it is obvious that it is necessary to avoid competition which would cause damage to all parties concerned, and finally to the public.

There were actually some enthusiasts who intended to establish Airline Companies with a capital which was not sufficient even for the acquisition of one aircraft.

However, there are serious initiatives which deserve consideration. These demands are examined by the Ministry with considerable attention so that the best would be done for public interests.

It is clear that these initiatives well founded technically, as well as financially, are preferred to the less serious ones of which I have spoken before. The improvisors will loudly protest saying they have been treated unjustly, but we shall not pay attention to this and shall not deviate from the way we have before us.

Agreement with the L.A.I.

Asked why the terms of the agreement with the L.A.I. are not published Minister Cevolotto disclosed that the L.A.I. was not yet established, and the decree regarding the State's share in the investment was not yet approved.

2935

"The agreements - added the minister - have to be made in general and not the Air Ministry but the Council of Ministers will have to stabilize the clauses on which the agreements are based upon.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

For instance, I am not certain if the government will decide that the Italian shares will be contributed entirely by the state, or if also private capital will be used. Personnaly I am for the second solution, but it is the government which will decide.

Moreover, it is believed that the setting up of the new organization will be entrusted to the I.R.I. In this case it would be inconvenient for the Air Ministry to make decisions beforehand when the final decision depends on the I.R.I. and on the shareholders.

What I can say - concluded minister Cevolotto - is that we shall try to speed up the setting up of the company and to start substituting military couriers with civilian air transport, and that we are at a point which allows us to hope that the realization of all this is not in a very distant future.

****

Translation by
Stasha Furlan

12413

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

... News Service ...

gli incidenti, ... una certa gravità. ... consigl...

L'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA

Problemi da risolver per viaggiare in aereo

(Nostra intervista con il Ministro Cevolotto)

E' bello pensare che con il prossimo anno si potrà viaggiare in lungo e in largo per l'Italia su comodi e velocissimi aerei. Tanto più bello dopo questa troppo lunga quaresima di camionette traballanti, di briganti appostati sui passi e di treni che per le sistematiche distruzioni di ponti e di strade ferrate sembrano ancora camminare con le gruccie. I tempi moderni avranno così, anche per noi, non soltanto la faccia della micidiale tecnica di guerra, ma anche l'altra più sorridente, del «comfort» che è senza dubbio una delle tante liberazioni del secolo.

Il problema dei trasporti

Si viaggerà in aereo e sta bene, ma come sarà organizzata la nostra navigazione civile? Il problema non è di poco conto solo che si pensi che da questa organizzazione dipenderà la regolarità delle linee, la sicurezza del viaggio ed anche, in ultima analisi, il prezzo del biglietto.

In proposito, tempo addietro, si parlò della costituzione di una Compagnia, la L.A.I. (Linee Aeree Italiane) che avrebbe gestito il servizio, e al cui finanziamento avrebbero concorso anche il nostro Stato e capitali americani in compartecipazione.

Poichè intorno al fatto si dissero e si vanno dicendo cose imprecise, poichè si parlò e si parla di monopolio della L.A.I. nel campo della navigazione civile, poichè si è citato in proposito anche alcune lettere del Vice Segretario di Stato americano Dean Acheson inviate all'Ambasciatore britannico lord Halifax circa la disapprovazione del Governo americano per l'accordo finanziario tra la L.A.I. e la T.W.A. (Compagnia americana di navigazione civile), abbiamo voluto sentire il parere del Ministro dell'Aeronautica Cevolotto il quale ci ha detto:

per la seconda soluzione, ma chi ... dovrà decidere sarà il Governo.

Si pensa inoltre da parte di molti che la costituzione della nuova Società sarà affidata all'I.R.I. In questo caso sarebbe sconveniente che il Ministero dell'Aeronautica pretendesse di anticipare decisioni che spetteranno in definitiva all'I.R.I. e, comunque, all'accordo tra i sottoscrittori del capitale azionario.

Quello che posso dire — ha concluso il Ministro Cevolotto — è che per parte nostra cercheremo di fare il possibile pr affrettare la costituzione della Società e l'inizio dell'esercizio delle linee civili in sostituzione degli attuali corrieri militari e che siamo giunti a un punto che lascia sperare che tutto questo si possa realizzare in un tempo non lontano».

IL NUOVO ARMISTIZIO

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

« Non è esatto che il Governo americano abbia posto ostacoli o disapprovato la costituzione della L.A.I. con compartecipazione di capitale americano. Anzi, mi risulta che il Governo americano appoggia fortemente questa iniziativa. Dirò però che il Governo americano ha consigliato, per quel che so, alla T.W.A. di non insistere nella richiesta che alla costituenda L.A.I. sia data l'esclusiva per le linee che deve gestire.

Naturalmente il Ministero dell'Aeronautica è stato molto lieto di non dover discutere di questa esclusiva perchè in tal modo cade ogni critica circa presunte promesse di monopolio che sarebbero state fatte alla L.A.I., per quanto potrebbero ritenersi giustificate se si considera che la quota principale del capitale sarebbe costituito dalla partecipazione del Governo italiano.

Abbiamo chiesto allora al Ministro se le sue dichiarazioni debbono intendersi nel senso che nel campo della navigazione aerea civile vi sarà l'assoluta libertà di iniziativa ed egli ha risposto:

« Bisogna andare piano. Naturalmente il Ministero dell'Aeronautica potrebbe anche in linea tecnica esaminare la possibilità, salvo il controllo tecnico di sicurezza, di concedere via libera a chiunque abbia iniziative nel campo in questione. Ma, evidentemente, una soluzione di questo genere sarebbe assurda. Non si è mai criticato, ad esempio, il Ministero dei Trasporti se non ha concesso a tutte le società che lo avevano richiesto l'esercizio di linee ferroviarie o automobilistiche sugli stessi percorsi. E' infatti evidente che in molti casi è necessario evitare concorrenze che porterebbero al danno di tutti gli interessati e, in definitiva, del pubblico.

Vi sono stati infatti dei volonterosi che hanno creduto di formare delle società aeree con un capitale che non bastava neppure all'acquisto di un solo apparecchio.

Vi sono, però, anche iniziative serie e che meritano il massimo riguardo. Le domande di queste vengono esaminate dal Ministero con molta attenzione al fine di agire per il meglio nell'interesse del pubblico.

E' chiaro che queste iniziative ben fondate, sia tecnicamente che finanziariamente, vengono preferite a quelle, mi si lasci dire, poco serie, di cui parlavo prima. E se gli improvvisatori strilleranno e diranno di essere stati trattati ingiustamente non per questo noi ci preoccuperemo, nè devieremo dalla linea che ci siamo tracciata ».

La convenzione con la L.A.I.

Richiesto del perchè i termini della convenzione con la L.A.I. non siano stati pubblicati, il Ministro Cevolotto ha rilevato che la L.A.I. non è ancora stata costituita, nè è stato approvato il decreto che stabilisce la partecipazione dello Stato al capitale azionario.

« Gli accordi presi — ha aggiunto il Ministro — debbono quindi ritenersi accordi di massima e non il Ministero dell'Aeronautica, ma il Consiglio dei Ministri dovrà stabilire quelle clausole alle quali gli accordi stessi sono condizionati. Io non so, ad esempio, se il Governo stabilirà che il numero d'azioni riservato all'Italia debba essere tutto dello Stato, oppure partecipi alla sua copertura anche il capitale privato. Io propendo personalmente

37/A.

AIR RIGHTS IN ITALY

THE United States' State department has notified Transworld Airlines that the United States Government cannot intercede on behalf of that airline with the Italian Government as long as the contract between the airline and Italy provides that Linee Aeree Italiene will have the exclusive right to conduct air transport operations.

In a letter to Mr. Jack Fry, Transworld Airlines President, Acting-Secretary of State, Mr. Dean Acheson declared: "In the event that the contract should be notified to omit this exclusive feature, the State Department is prepared, on behalf of the United States Government, to urge the Italian Government to proceed with the implementation of the agreement."

The State Department also published a Note delivered to the British Ambassador on May 9 referring to a British *aide memoire* regarding British participation in Italian civil aviation.

The Note said the United States was not prepared to exercise its good offices with Italy aimed at the implementation of a contract between the Italian Government and Transworld Airlines unless "exclusivity features" were omitted from the contract.

"In the event of the contract being so modified, the United States Government would then feel justified in advising the Italian Government that the latter should proceed with the implementation of its contract.

"Once the contract has been so modified, it would be possible for the Italian Government to enter into such further arrangements as it deemed advisable, which might provide for the establishment of a joint British and Italian company to operate air transport services between points in Italy.

"It is this Government's view that the opportunity for participation in the internal civil aviation of former enemy states should not be restricted to any one State or any combination thereof to the exclusion of others.

"However, the United States Government does not consider such participation necessitates the joining of foreign interests in a single enterprise."—*Reuter.*

UNION PRESS - 15.5.46

A translation of the above article appeared in several Italian newspapers including "Italia Nuova" dated 14/5/46. which added the following editorial comment:

"Why does the Minister Cevolotto not explain to us the real situation as regards the agreements arrived at with "Transcontinental World Air Lines"?

15 LINEE AEREE IN ITALIA

Il governo americano

non accorda protezione alla "TWA,,

WASHINGTON, 13 (notte).

Il Dipartimento di Stato ha respinto la domanda della compagnia aerea «Transcontinental World Airlines» ((TWA) intesa a provocare dal governo un provvedimento che accordi una protezione agli interessi della compagnia stessa, in seguito al recente contratto da questa stipulato con il governo italiano per l'esercizio

2933

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

A translation of the above article appeared in several Italian newspapers including "Italia Nuova" dated 14/5/46. which added the following editorial comment:

"Why does the Minister Cevolotto not explain to us the real situation as regards the agreements arrived at with "Transcontinental World Air Lines"?

LE LINEE AEREE IN ITALIA

Il governo americano

non accorda protezione alla "TWA,,

WASHINGTON, 13 (notte).

Il Dipartimento di Stato ha respinto la domanda della compagnia aerea «Transcontinental World Airlines» ((TWA) intesa a provocare dal governo un provvedimento che accordi una protezione agli interessi della compagnia stessa in seguito al recente contratto da questa stipulato con il governo italiano per l'esercizio in esclusiva delle linee aeree civili italiane. Come è noto il governo britannico aveva protestato a tal proposito, invitando gli Stati Uniti a far pressioni sull'Italia per indurla a modificare il contratto con la TWA nel senso di sostituire al monopolio americano una combinazione di interessi anglo-americani, con la partecipazione di capitale italiano nelle gestioni dei servizi aerei della penisola. Il Presidente della TWA ha ora chiesto al Dipartimento di Stato la protezione legale degli interessi della Compagnia «alla luce degli interessi generali degli Stati Uniti»; ma la richiesta è stata respinta. In una lettera al Presidente della TWA, il facente-funzione di segretario di Stato in assenza di Byrnes, Dean Acheson, ha scritto: «Coerentemente alla politica che si oppone a che alcune potenze si aggiudichi diritti e interessi esclusivi nei paesi liberati dall'esercito americano, il Dipartimento non può intercedere in favore della vostra Compagnia. Solo se la clausola di esclusività venga eliminata, il governo potrà fare un passo per sollecitare il governo italiano a dare efficacia al contratto».

Perchè il Ministro Cevolotto non ci illumina sulla reale situazione degli accordi intervenuti con la «Transcontinental World Airlines?».

ITALIA NUOVA
14.5.46.

2933

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

It seems that the Congress discussed rather generally the prospects of civilian aviation in Italy and the utilisation of Allied methods of civilian air transport - navigation, etc. Among the matters passed for pushing before high authorities were

(I) the Separation of Civil Aviation from the Air Ministry & it's incorporation in the Ministry of Transport.

(II) Encouragement of private enterprise & abolition of state monopolies.

(III) Immediate reopening of internal air traffic as far as the Allies allow.

(IV) Restitution of the liberty of aircraft engaging construction in Italy.

(V) To ask the Allies for permission to construct Helicopters and to create an experimental department for studying them.

(VI) Permission for transporting merchandise & post; and the use of gliders.

(VII) Concession from the Air Ministry to use the long-promised engines actually in stock now.

AMS 21/5

I 1196 36 RB

FROM :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- C.I.O.
Air Forces Sub-Commission,
H.Q., A.C., Rome.

DATE :- 24th April 1946.

REF :- AFSC/MS/INT.

ITALIAN CIVIL AVIATION

Enclosed herewith for your information is the copy of a report on the Congress held in Milan on 12th, 13th and 14th April 1946 to discuss the technical and economic aspects of civil aviation in Italy.

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION - MILAN

D.G. REID F/O
Intelligence Officer
A.F.S.C. MILAN.

Enclosure (1) Report on Congress,
Civil Aviation.

2932

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Enclosed herewith for your information is the copy of a report on the Congress held in Milan on 12th, 13th and 14th April 1946 to discuss the technical and economic aspects of civil aviation in Italy.

F/O

D.G. REID F/O
Intelligence Officer -
A.F.S.C. MILAN.

Enclosure (1) Report on Congress,
Civil Aviation.

2932

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12426

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

STATO MAGGIORE DELL'AERONAUTICA

Ufficio "I"

NUCLEO di MILANO

Ru

RELAZIONE SUL 1° CONGRESSO DI TECNICA ED ECONOMIA DEI TRASPORTI AEREI = MILANO =

Il 1° Congresso di Teonica ed Economia dei Trasporti Aerei ha avuto luogo a Milano presso l'Aula Magna del Politecnico nei giorni 12, 13 e 14 aprile 1946.

Presidente del Comitato coordinatore del Congresso: il Prof.Ing. Cesare CHIODI, sostituito nella maggior parte delle riunioni dal Gen. di Squadra Aerea Felice PORRO.

L'ordine dei lavori si é svolto seguendo il sottonotato programma:

a) - 1^ Sezione : LA GESTIONE DELLE LINEE AEREE;
b) - 2^ Sezione : LE MACCHINE;
c) - 3^ Sezione : L'INFRASTRUTTURA.

Il Presidente dichiara aperti i lavori del Congresso, rivolgendo il saluto ai convenuti ed augurando il raggiungimento dei fini che il Congresso medesimo si propone, quindi da la parola al Sig. STIFANI, direttore della rivista mensile "ALATA", sul tema:

LA GESTIONE DELLE LINEE AEREE INTERNE :

Il relatore inizia affermando che il presupposto per la rinascita dell'Aviazione Civile in Italia é fondato sulla possibilità di agire e cioé di conoscere con esattezza i limiti imposti dagli Alleati alla nostra attività in questo campo e le conseguenti, definitive decisioni dell'Autorità Superiore, che rappresenta il Governo Nazionale.

Riferendosi alle Nazioni Estere più progredite, fa notare che, mentre in Inghilterra lo sviluppo dell'aeronautica civile si é ispirato a criteri di carattere politico per la vastità dei cieli da sorvolare, ivi compresi i Dominions, e con particolare riferimento al Medio Oriente ed alle Indie, gli Stati Uniti d'America, date le loro particolari condizioni geografiche e le enormi distanze da collegare per linee interne in territorio nazionale, hanno preferito ispirarsi a criteri puramente economici, orientando in tale senso l'adattamento post-bellico della propria industria aeronautica.

Per quanto riguarda il caso particolare dell'Italia, posta al centro del Mediterraneo in una posizione di vitale interesse per le Potenze Alleate, il relatore distingue due diverse correnti aeree:

- correnti aeree interne;
- correnti aeree internazionali.

E' ovvio che - per il momento - il nostro traffico aereo potrà svolgersi unicamente per vie interne in territorio nazionale, in attesa che dai trattati di pace emerga la possibilità di potere esercire alcune linee di collegamento con l'Estero, sebbene in misura inferiore a quella d'anteguerra.

Le correnti aeree internazionali attraversano l'Italia nel senso della lunghezza e cioé sulla direttrice: Gran Bretagna-Francia-Italia-Egeo-Medio Oriente con deviazioni in direzione della Sardegna e dell'Africa del Nord.

Tali correnti di traffico offrirebbero buone prospettive alla nostra rinascita, perché in un domani le nostre linee potranno appoggiarsi a tale

./.

2427

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

rete, attualmente soggetta all'esclusivo sfruttamento ed alla concorrenza delle Potenze vittoriose. Quindi in questo settore il fattore politico predomina su quello economico a nostro completo svantaggio.

Alla fine dell'ultima guerra, il sorvolo dei cieli connesso al problema delle comunicazioni non é stato considerato dal punto di vista del diritto, ma é stato dominato dal particolare interesse di ciascuno degli Stati vincitori. Ancora oggi - ad esempio - il Governo Sovietico proibisce nel modo più assoluto a qualsiasi aereo straniero il sorvolo del proprio territorio. Gli stranieri,a qualunque nazione appartengano e se autorizzati, possono sorvolare detto territorio soltanto su aereo sovietico dopo essere stati imbarcati al primo aeroporto di confine.

Le Società straniere, che attualmente esercitano linee aeree di importanza vitale per l'Europa sono le seguenti:

1^) - BRITISH EUROPEAN AIRWAYS:

Tale società, che nel 1944 - 1945 ha trasportato 400.000 passeggeri circa, ha seguito l'indirizzo del trasporto "di prestigio" ed oltre a varie linee propriamente europee, fra cui importante la Londra - Marsiglia - Roma - Atene, si allaccia attraverso il Mediterraneo alla rotta Medio Oriente -Calcutta (India) ed alla linea terminante nel Sud Africa a Johannesburg. I suoi idrovolanti seguono - via mare - rotte parallele a quelle terrestri.

2^) - TRANSCONTINENTAL (americana):

Tale compagnia ha seguito l'indirizzo di tutte le società americane e si è lanciata sul terreno puramente commerciale, riuscendo con il 1° Aprile c.a. ad adottare tariffe ridotte, basate su criteri strettamente economici e di concorrenza.

Gestisce linee fra l'America e l'Europa con idrovolanti quadrimotori (Clippers), che consentono il trasporto di gran numero di passeggeri e merci con ottimo rendimento economico.

3^) - AIR FRANCE :

Gestisce linee che seguono la rete britannica e per l'Agosto 1946 prevede numerose linee transcontinentali, collegenti l'Europa con l'America del Nord, con l'America del Sud, con l'Africa e con l'Indocina. 2930

La rete francese è stata creata con criteri politici e sfrutta condizioni favorevoli,perchè vi confluiscono importantissime linee continentali e transcontinentali. E' stata anche rimessa in efficienza la linea nazionale Marsiglia - Ajaccio - Nastia.

Tale società prevede entro l'anno acquisti di materiale per un miliardo di franchi,che inizialmente erano un miliardo e seicento milioni di franchi, ridotti in sede di discussione parlamentare.

Vi predomina il materiale americano, mentre l'industria francese si prepara alla rivincita, allestendo i prototipi e preparando nuovi studi. Quindi organizzazione molto ampia con assorbimento di materiale straniero in attesa di far subentrare nell'uso quello nazionale.

4^) - K.L.M. (olandese):

E' l'unica società che sia riuscita a coprire totalmente le spese di esercizio e che di conseguenza ha avute soppese le sovvenzioni da parte dello Stato. Le sue linee sono sviluppate su percorsi di grande lunghezza.

./.

2 4 2 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Oltre alle linee che collegano i vari centri europei gestisce la linea Amsterdam-Lisbona-Dakar-Natal-Curacao e la linea Stoccolma-Reykiavik-New Jork.

5^) - SABENA (belga):

La sua rete aerea collega vari centri europei col Belgio e Bruxelles con l'Africa fino al bacino del Congo.

6^) - SWISSAIR (svizzera):

Collega Ginevra e Zurigo con i principali centri d'Europa.

Nella stessa sezione l'Ing.ZANASI esamina la possibilità delle linee aeree italiane, partendo dal presupposto che tali linee - almeno inizialmente - dovranno avere unicamente carattere interno e quindi potranno collegare le regioni comprese nel territorio nazionale.

La gestione delle linee aeree civili italiane dovrà uniformarsi a criteri strettamente economici, tenendo conto al massimo del rapporto fra la percorrenza ed il costo, che non dovrà essere superiore a venti volte quello di anteguerra.

L'organizzazione di tali linee trova riscontro, oltre che in un dovere sociale, sui reali vantaggi che può offrire il mezzo aereo su quello terrestre o marittimo, in relazione alla velocità o meglio alla rapidità del mezzo stesso.

E' quindi necessario - ai fini di poter determinare il prezzo di esercizio - scegliere il mezzo più adatto e cioé il tipo di aereo più idoneo e più economico, tenendo conto delle condizioni orografiche del nostro paese di quello che può offrire in apparecchi, motori, strumenti di bordo, parti di ricambio ecc., la nostra industria o quella straniera, delle distanze da percorrere, delle attrezzature a terra, della possibilità di trasporto merci e posta, del personale navigante addestrato a disposizione, della qualità e costo dei carburanti e dei lubrificanti. Necessita inoltre l'appoggio e la sovvenzione dello Stato.

Dalla discussione di detta relazione emergono i seguenti pareri:

a) - E' un vantaggio - ai fini economici della gestione - potere ottenere il trasporto delle poste speciali, il cui recapito richiede molta rapidità. Contro i criteri monopolistici dello Stato, gli "ESPRESSI" dovrebbero essere concessi alle linee aeree civili, lasciando alla società esercente il 50% dell'utile e riservando la rimanente 0029 allo Stato etc.

Negli U.S.A. il trasporto della posta aiuta sensibilmente il bilancio delle società e permette loro - fra l'altro - di rendere più economico il prezzo del viaggio per il passeggero.

b) - il trasporto della posta per via aerea é quello che ha il maggior costo, perché richiede un impiego di maggiore potenza, ma il vantaggio economico é in funzione della rapidità con cui detta posta viene trasportata e consegnata al luogo di destinazione.

c) - Lo Stato deve in ogni modo sovvenzionare l'esercizio delle linee aeree civili e non vincolare il trasporto postale.

d) - Sarebbe necessario utilizzare subito il materiale aeronautico italiano tuttora esistente, pur di cominciare a far funzionare le linee con ampia facoltà di sviluppo delle iniziative private.

e) - Non é vera l'affermazione che il materiale americano sia più economi-

./.

2429

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

co del nostr in quanto la nostra indu ria dispone ancora di buone possibilità, tenendo conto anche delle . estranze, la cui mano d'opera ancora oggi costa meno di quella degli altri paesi.

f) - L'esercizio delle linee aeree italiane non deve essere riservato esclusivamente alla società italo-americana testé costituitasi con 60% di capitale italiano e 40% di capitale americano, ma chiunque, pur non ricadere nel passato, deve essere in condizione di proporre ed organizzare linee aeree, se ne ha la possibilità e la capacità nonché i mezzi.

g) - L'assegnazione delle linee aeree civili sia fatta , seguendo un piano organico e ben preordinato.

NOTA: Ai convenuti risulta che presso il Ministero dell'Aeronautica sono tuttora giacenti ben 40 domande per costituire nuove società.

Nella 1^ giornata del Congresso un Ufficiale Americano presente nell'aula ha consentito la proiezione di un suo film sull'organizzazione dei servizi aerei civili negli U.S.A.

Si é potuto rilevare:

1°) - Per brevi percorsi si fa uso del servizio di taxi aereo con piccoli aeroplani da turismo, pronti a tutte le ore del giorno e, se necessario della notte.

2°) - Per collegamenti di linee interne vengono adoperati grossi aerei da trasporto in servizio normale di giorno e di notte.

3°) - Per le linee transcontinentali é d'uso l'impiego di grossissimi idrovolanti, provvisti a bordo di ogni possibile conforto per i passeggeri (Clippers). Il Clipper é un grossissimo idro dotato di grandi mezzi, fra cui cuccette per i viaggiatori e servizio di ristorante in apposita saletta, ove servono uno o due camerieri.

Molta importanza é data al servizio della cosidetta "attendente di bordo", che viene aggregata all'equipaggio dopo avere seguito un regolare corso di addestramento sul modo di rendersi utile ai passeggeri durante il viaggio, anche se sono dei bambini. All'attendente di bordo é anche devoluto il compito della distribuzione di un eventuale pasto freddo e di fornire ai viaggiatori ogni utile informazione e conforto durante il percorso.

Particolare attenzione si da al personale a terra, ma sopratutto a quello navigante, che viene addestrato in massa. Durante la guerra i piloti militari venivano addestrati alla navigazione, affiancando al pilota dell'aereo civile o addirittura affiancando l'aereo militare a quello civile.

Nel 1941 le linee aeree degli U.S.A. hanno percorso 133000000 di miglia.

+=+=+=+=+=+=+=+=+=+=+

Nella seconda giornata del Congresso prende la parola l'Ing.TRIGONA DELLA FORESTA - seguito dall'Ing.SPELUZZI - sul tema previsto dalla 2^ Sezione:

LE MACCHINE - Velivolo ed accessori - Motore ed accessori.-

Il costo del velivolo é in funzione delle spese sostenute per costruirlo. Mentre in un primo tempo tale costo era dovuto alla durata dell'aeroplano senza tenere conto delle ore di volo, oggi la valutazione del costo stessovin relazione alle ore di volo effettivamente volute. ./.

(2430)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Altra quota è data dalle spese di assicurazione, tenendo in considerazione il pregio tecnico della macchina e quindi la sicurezza dell'esercizio e del volo.

Dipende ancora: dalle caratteristiche del velivolo e di tutta l'organizzazione dell'esercizio, sia per gli impianti ed accessori del volo, sia per gli impianti ed accessori a terra; dalle caratteristiche, che influiscono direttamente sul consumo del carburante e lubrificante, il prezzo di questo ed il relativo rendimento, che é in funzione della potenza specifica e superficiale istallata a bordo.

Altri valori da esaminare sono:

- il costo del personale equipaggio e personale a terra;
- tutto l'apprestamento del conforto del volo, non solo del passeggero, ma anche dell'equipaggio specie dei piloti, che debbono essere impiegati soltanto per il volo, onde ottenerne il massimo rendimento. (Si ricorda in proposito che negli U.S.A. é stata creata appositamente una commissione, incaricata di studiare tutte le possibilità di limitare al minimo indispensabile la fatica del volo per i piloti).

Le spese di manutenzione sono in funzione della bontà del materiale e di tutta una serie di qualità costruttive, fra cui una facile ispezionabilità e possibilità di sostituzione rapida delle parti inefficienti.

La durata accettabile per un nostro velivolo si può calcolare sulle 5.000 ore di volo, per il motore sulle 700=800 ore di volo.

Le spese per le riparazioni si connettono con la concezione della rapida sostituzione delle parti avariate, in modo da rendere al più presto efficiente il velivolo e rimetterlo in linea. Infatti, se si vuole ottenere un servizio intensivo, occorre che la macchina siano costruite fin dall'inizio mediante uno studio di facile ispezionabilità e sostituibilità delle parti.

Per la realizzazione del progetto e della costruzione del velivolo é tuttora aperta la discussione, se convenga usare il legno oppure il metallo. Proprio in questi giorni si svolge in Francia una discussione sulla selezione del materiale, argomento questo che non può più essere esaminato come venti anni fa, perchè legno e metallo hanno subito variazioni e miglioramenti vari. Il legno del resto può competere con il metallo ora che non si presenta più nelle forme semplici.

GLI ACCESSORI rappresentano ancora a bordo una percentuale di peso troppo elevata (vedi sistema elettrico), in relazione alle dimensioni del velivolo e peso degli impianti. In Italia siamo ancora rimasti a sistemi privativi.

Interessa inoltre esaminare l'entità della potenza istallata a bordo. Il rapporto di potenza con cui viene effettuato il trasporto di volo deve essere il più possibile basso, perchè tale é il presupposto più sicuro per la durata e garanzia del motore.

Dal punto di vista del pregio economico interessa il rapporto fra il carico pagante ed il carico totale a bordo. Se si considera che il peso totale é composto di cellula, motori, accessori, combustibile, equipaggio di volo e carico pagante, per una gestione economica, si rende necessario ridurre ogni carico a favore di quello pagante.

Oggi si ha la tendenza a differenziare la potenza del volo di trasporto vero e proprio da quello del sollevamento da terra ed inizio della salita. Il peso dell'apparato motore é commisurato al rendimento dell'attività volativa continuativa.

./.

12431

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

E' bene ric dare in proposito tutti i rocedimenti finora usati specie dagli U.S.A.-

a) - Partenza del velivolo con decollo ed inizio di salita a propul= sione mista (motore a scoppio ed apparato a reazione).
b) - Catapultazione (da scartare per apparecchi da trasporto).-
c) - Sfruttamento di un piano inclinato per aumentare la velocità ini ziale del velivolo.-
d) - Traino a mezzo di un aeroplano ausiliare.-
e) - Traino a mezzo di due velivoli ausiliari,i quali partecipano in un primo tempo al decollo ed alla salita in quota, poi uno si distacca,lasciando all'altro il compito del traino definitivo. Con questo ultimo esperimento si è riusciti a far decollare un carico 4 volte superiore al normale.

A tale punto sorge nell'assemblea una discussione durante la quale si propone di sollevare coi sistemi di traino un comune aereo da trasporto in quota e poi abbandonarlo ai propri mezzi in modo che -sfruttando l'altezza e quindi leggermente planando - possa prosegui re in economia fino allo scalo d'arrivo. Si fa presente dia non poter dere di vista l'utilizzazione dei grossi aerei da trasporto, che consentono per il forte carico pagante una buona economia, sempre in relazione alle distanze ed alla possibilità di imbarco di molti pas= seggeri.

Si dichiara che il monomotore non è utilizzabile nelle linee aeree italiane, a meno che non sia possibile l'uso di taxi aereo, co me avviene in America.

Si rileva infine che negli U.S.A. esistono oggi in linea de= gli aeroplani adibiti ad esclusivo trasporto di materiale, specie verdura e frutta fresca, che dalla Florida e dalla California viene irradiato nel territorio nazionale ed all'estero fino in Argentina. Anche in Italia si potrebbe fare qualcosa di simile, trasportando nel Nord Europa gli agrumi della Sicilia ed i fiori della Liguria.

Il relatore esamina quindi quanto é stato fatto nel campo de= gli alianti, già largamente sfruttati in voli bellici anche su lunghe distanze dagli Americani, dagli Inglesi e dagli stessi Tedeschi. Si presenta però la necessità di impiegare due piloti, per le non lievi fatiche del pilotaggio, e soprattutto lo studio di un cavo che dia fi= fidamento di sicurezza in volo, perché, spezzandosi, abbandonerebbe l'aliante a se stesso con conseguenze che potrebbero essere fatali.

L'Ing. PRETI della S.I.A.I. Ambrosini illustra le caratteri= stiche del suo prototipo A.12 e parla delle possibilità dello sviluppo della navigazione con alianti, dopo di che l'Ing.SPELUZZI inizia la sua relazione sui motori.

I MOTORI attualmente in uso sono : a scoppio - con propulsione a rea= zione - con sistema misto a propulsione a reazione. Esistono inoltre motori Diesel a nafta, ma questi non si prestano all'uso nella aviazio ne civile per il peso dell'apparato motore e del carburante.

Per quanto riguarda il carburante dei motori a scoppio, si stu diano le varie possibilità delle benzine ed il loro rendimento, aumen= tandone il numero di ottani, senza trascurare che il piombo tetraetile, necessario per ridurre al minimo la detonazione, non solo produce incro stazioni di ossido di piombo sulle parti a contatto, ma potrebbe essere dannoso anche all'equipaggio di volo, essendo molto velenoso.

L'oratore tratta brevemente dei motori Diesel finora studiati,

./.

2 4 3 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

che sono di due specie: ad iniezione diretta ed a turbolenza e passa quindi alla descrizione delle camere di turbolenza (per dati tecnici vedi dati tecnici riassunti nelle comunicazioni pervenute al Congresso).

L'Ing. DE LUCA da quindi notizia di un suo utilizzatore di bordo, che è stato impiegato segretamente durante la guerra su molti apparecchi specie siluranti e non ha mai dato disturbi sulle candele, sulle fasce elastiche od altre parti del motore. Afferma che potrebbe essere usato anche nell'aviazione civile.

L'Ing.MAGNI esamina poi un nuovo argomento:
GLI ELICOTTERI: dopo i primi esperimenti dell'elicottero Sikorsky, basato su un rotore portante ed uno piccolo in coda per la stabilizzazione, diversi studi sono stati fatti in America per lo sfruttamento di questo mezzo aereo, e sono stati costruiti diversi tipi alcuni dei quali in serie, adottati dall'aviazione di marina degli U.S.A. ed anche dall'Inghilterra.
qualità positive: poco spazio per il decollo e l'atterraggio - possibilità di atterraggio anche su di una nave in navigazione - di collegamento fra i luoghi più disparati - possibilità di elevarsi verticalmente e di poter ruotare sul proprio asse verticale - sperimentazione poco costosa.
qualità negative: non può entrare subito in volo librato o alisteto - l'elicottero manca ancora di equilibrio e di stabilità a causa di pericolose oscillazioni, il cui periodo tende sempre ad aumentare e ne può provocare addirittura il rovesciamento - non offre sufficienti caratteristiche di sicurezza per l'equipaggio nel caso venisse a mancare il motore.

Quindi l'elicottero non offre - almeno per ora - possibilità di impiego nell'aviazione civile, a meno che, rinunciando a creare dei tipi a due rotori (come si era cominciato a fare in Germania), si possa avere sufficiente garanzia di sicurezza e possibilità di mantenere il mezzo in volo anche con un solo rotore. In tale caso sarebbe utilissimo come mezzo di collegamento fra le città e gli aeroporti delle periferie.

Non bisogna dimenticare che gli elicotteri sono stati usati dagli Alleati nella lotta contro i sommergibili germanici con risultati spesso positivi per la difesa dei convogli mercantili.

La giornata si chiude con una discussione provocata da una interpellanza dell'Ing.MINIO, il quale a nome della Società "Aleione" fa presente di avere ricevuto proposte concrete da parte di una società americana per l'acquisto di aerei da trasporto particolarmente adatti alle linee aeree sarde. Dice che il prezzo di tali velivoli si aggira sui £.5.000.000 e che le principali caratteristiche sono :

- trasporto di 14 passeggeri;
- velocità sui 250 Km. orari;
- consumo benzina per ognuno dei due motori sui 100 litri ora per motore circa.

L'oratore chiede se l'industria nazionale può offrirgli qualcosa di meglio per una gestione economica delle linee aeree sarde. Afferma che finora un aereo italiano, a parità di condizioni, può costare sui 9-10 milioni di lire ed è ovvio che per motivi economici la sua società si vedrà costretta ad acquistare il materiale americano.

La questione suscita le rimostranze di costruttori e rappresentanti dell'industria aeronautica presenti nell'aula, i quali lamentano di essere stati tenuti all'oscuro di ogni cosa sia dal Governo sia dai gestori di eventuali linee aeree. Riaffermano la bontà del materiale italiano e la ser-

./.

2433

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

tezza che questo non é inferiore a quello straniero. L'industria può ancora produrre con ampie possibilità solo che si sappia cosa si vuole e cosa si deve fare.

+=+=+=+=+=+=+=+=+

Nella 3ª giornata del Congresso l'Ing.MACCHI esamina gli argomenti relativi a :

L'INFRASTRUTTURA:

Le distanze massime fra gli aeroporti nazionali si aggirano fra i 200-300 km. e le minime cai 10 ai 20 Km. In ogni singolo aeroporto bisogna distinguere: superfici di volo e superfici di sosta, tra comprensi i manufatti aeroportuali.

Le piste di volo tinoranasperimentate sono orientate a seconda del vento ed hanno una disposizione tangenziale o chiusa con una lunghezza che varia da 800-1050-1500-1800 metri. Grande importanza ha la loro sistemazione idraulica per il deflusso e l'assorbimento delle acque piovane per mezzo di materia la filtrante.

Il fondo delle piste può essere: a) di calcestruzzo b) metallico c) bituminoso.

Escluso la pavimentazione bituminosa, che ai presta poco al particolare impiego, le piste che hanno dato miglior rendimento sono quelle in calcestruzzo, con opportuni accorgimenti di drenaggio, sia per la durata, sia per la manutenzione.

Le piste metalliche sono state usate molto dagli americani, anche per il fatto che sono smontabili, ma non hanno dato un rendimento veramente apprezzabile, perché soggiatte a deformabilità ed a corrosioni o perché vogliono speciali accorgimenti per la manutenzione.

Le piste da noi costruite sono più larghe di quelle americane(70 metri di larghezza contro 40-45 degli americani).

Negli U.S.A. esistono grandiosi aeroporti con piste multiple tangenziali e radiali, mentre le costruzioni aeroportuali sono al centro e collegate con un tunnel alla strada di accesso. Queste piste consentono un movimento di 130 unità ora e sono costruite in calcestruzzo.

Per partenze con sovraccarico si sono anche usate da noi piste a piano inclinato con buoni risultati.

Ad ALGHERO gli Americani affidarono ai nostri tecnici la costruzione di una pista che ha consentito poi l'atterraggio e la partenza di 2000 unità al giorno.

Altra pista importante é quella di ELMAS, una delle migliori d'Europa, che gli Inglesi vorrebbero sfruttare per i collegamenti con le Indie, dato che le piste di Malta non si prestano sufficientemente e sono inamplia bili.

Si considera a questo punto che in Italia purtroppo, nella situazione contingente, si ha mancanza assoluta di visione del problema aeronautico, in quanto si cedono all'agricoltura dei campi di aviazione, che un giorno saranno di vitalità necessità per i collegamenti aerei. Un congresista propone la creazione di un Consorzio, rappresentato dal Comune e da vari Enti locali, allo scopo di sovvenzionare la costruzione e manutenzione di aeroporti civili sempre nell'ambito del Comune stesso.

2924

./.

2434

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Infine l'Ing. [illegible]ASI tratta il problema dell'assistenza al volo.

Dopo avere richiamato l'attenzione dell'uditorio sulla attuale organizzazione italiana basata, per la parte meteorologica, sui posti di osservazione, di raccolta e sulle Centrali di Assistenza al Volo, e, per gli aeroi in navigazione, sull'assistenza radioelettrica e radiogoniometrica, fa notare quanto grande sia stato il progresso all'estero in questo campo.

Inglesi ed Americani hanno ormai orientato la loro organizzazione e quindi la loro rete di assistenza su due sistemi principali:

a) - navigazione iperbolica;

b) - navigazione con radar.

La navigazione iperbolica attuata per le più onde lunghissime, che trasmesse da due o tre trasmettitori a terra, creano un campo di oscillazic ni, che, raccolte da appositi indici installati nel cruscotto del velivolo, consentono di poter determinare con esattezza quasi matematica (per grandi distanze errore massimo 7 metri) la posizione del velivolo.

Il radar, che é costituito da un campo radioelettrico paragonabile ad uno specchio parabolico, si basa sul principio che le onde, percorrendo lo spazio alla stessa velocità della luce ed incontrando un ostacolo qualsiasi, si riflettono - quasi come una eco - in senso inverso con maggiore o minore intensità a seconda del mezzo incontrato. Su tale principio gli Americani hanno realizzato uno strumento che - su un quadro installato sul cruscotto - consente di percepire ad occhio nudo le caratteristiche del terreno sottostante anche navigando nella nebbia o sopra le nubi.

I due sistemi si completano a vicenda, in quanto é opportuno servirsi della navigazione iperbolica a grandi distanze dal punto di arrivo, mentre in vicinanza di questo subentra l'utilità di impiego del radar.

Gli Americani - per l'atterraggio cieco - hanno progettato la proiezione sulla località di atterraggio, sia in altezza che in larghezza, di una fascia di onde radioelettriche tali da costituire come una scatola entro cui l'aereo viene fatto entrare e poi planare fino all'atterraggio.

Negli U.S.A. sono state istituite scuole di istruzione, che hanno già addestrato 125.000 specialisti sull'uso del radar. Con il sistema LORAN per la navigazione iperbolica basterebbero circa 70 trasmettitori per coprire il globo intero. Costo di ogni trasmettitore $ 700; tempo per determinare il punto 2'.

Per combattere la nebbia i sistemi finora sperimentati dagli Alleati sono i seguenti: 2923

- bombardare le particelle di nebbia con onde sonore;
- accendere fuochi lungo i lati del campo di atterraggio mediante una cortina continua di fuoco, data costituita da guide entro cui scorre petrolio incendiato (sperimentato in Inghilterra con successo).

Le varie mozioni presentate dai congressisti sono state conglobate, dopo votazione a palatina approvazione dei presenti, in una unica mozione da presentare alle Autorità superiori contenente le seguenti richieste:

1°) - Separazione dell'Aviazione Civile dal Ministero dell'Aeronautica e passaggio della medesima al Ministero dei Trasporti;

2°) - Unificazione dei tipi di velivoli occorrenti alle nostre particolari necessità;

3°) - Appoggio del Ministero competente allo studio ed alla realizzazione dei prototipi e difesa dell'aviazione civile italiana dalla concorrenza straniera;

./.

12 4 3 8

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

4°) - Incoraggiamento delle iniziative pr[illegible]ie e bando ai concetti monopolistici dello Stato;
5°) - Ripresa immediata del traffico aereo interno, in base all'autorizzazione già concessa dagli Alleati, ed elaborazione immediata dei relativi decreti;
6°) - Chiarimenti circa le possibilità di costruzione e di reimpiego delle maestranze italiane, perchè le ditte italiane sono pronte ad iniziare il lavoro;
7°) - Sollecitare una pronta ripresa del traffico internazionale;
8°) - Restituzione all'Italia della libertà di costruire motori di aviazione;
9°) - Emanazione delle disposizioni ufficiali per la concessione di brevetti ai piloti;
10°) - Concessione del trasporto posta e merci e dell'uso di alianti da trasporto;
11°) - Chiudere agli Alleati il permesso di costruire elicotteri e costituire un centro di studi in tale materia;
12°) - Concessione da parte del Ministero dell'Aeronautica di usare i motori di bassa potenza attualmente disponibili;
13°) - Costituzione di un Comitato Tecnico e di un Istituto a carattere scientifico ed universitario a complemento dell'industria;
14°) - Stabilire ufficialmente le competenze ed attribuzioni del Registro Aeronautico Italiano;
15°)- Favorire l'industria italiana anche nella costruzione degli strumenti di bordo.

INFORMAZIONI DI CARATTERE CONFIDENZIALE

a.) - E' stato rilevato il vivo desiderio di tutti i congressisti di organizzare definitivamente l'aviazione civile da quella militare.
b) - Si sono notati commenti poco favorevoli nei riguardi del Col.GALLO, attuale direttore dell'aviazione civile presso il Ministero dell'Aeronautica.
c)- Il giornalista Sig.STEFANI - direttore della nuova rivista "ALATA", elemento molto giovane ed intraprendente, ha spesso cercato durante il congresso di sostituirsi al Presidente con una invadenza poco simpatica, spesso riprovata dall'uditorio. Si è sentito vociferare che durante il periodo repubblicano il medesimo ha parlato alla radio a scopo di propaganda in favore del governo illegale.
d) - Il Presidente del Congresso - Ing. PICCHI - ha dimostrato esperienza e competenza nella direzione dei lavori ed anche una certa energia. Netto il distacco dal suo sostituto, che ha preso, in assenza del titolare, ha dimostrato un certo disorientamento, lasciandosi "prendere la mano" da qualche relatore.
e) - Notata la presenza dei rappresentanti delle principali ditte costruttrici dell'Alta Italia e delle Società di navigazione fra cui l'Ing. PALUMBO ed il Gen.PIONNI. Tra i tecnici : l'Ing.CAPPANNA, L'Ing.MAZZOCCHI, l'Ing.BRUNI, l'Ing. RAY, l'Ing.PRATI ecc.
f) - Non ha assistito al Congresso il Dott.QUARRO direttore del "Corriere dell'Arte". Notata la presenza di un rappresentante di una società francese.

In complesso i lavori si sono svolti con regolarità e serietà anche se in qualche momento non è stata osservata a fondo la disciplina.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

3 5 A (1)

It is learned from a reliable source that the American State Department, in the opinion of the British Government, considers that the contract between the "Transworld Airlines" and the Italian Government for the creation of internal Italian airlines, is undesirable being "monopolistic".

Already known. R. 6/5

2920

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Roma, - 4 MAG 1946 1212 19 A 36a

All'A.F.S.C. int./Sect.

= ROMA =

MINISTERO DELLA DIFESA AERONAUTICA
STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA

SEGRETERIA
Ufficio "I"

UI/ 700720/Z
Prot. N. Allegati 1

Risposta al foglio del
Div. Sez. N.

OGGETTO: Trasmissione stralcio giornale.-

Si trasmette, allegata, copia dello stralcio del giornale "La Libertà" del 25 Aprile 1946, dal titolo "L'Inghilterrà controllerà le industrie chimiche italiane ?".-

2921

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota-F.SANTINI)

Si prega evitare per ogni lettera uno solo argomento e indicare nella risposta il N. di protocollo e la Divisione a cui si risponde.

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. 1940-XVIII

12438

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Stralcio dal giornale "LA LIBERTA'" del 25 Aprile 1946.-

L'INGHILTERRA CONTROLLERA' LE INDUSTRIE CHIMICHE ITALIANE ?

GLI STATI UNITI SOLLEVEREBBERO OBIEZIONI

Washington, 24 aprile

Si apprende da fonte autorevole che il Dipartimento di Stato americano, al pari del Governo britannico, è d'avviso che l'accordo fra la "Transworld Airlines" e il Governo italiano per la gestione delle linee aeree interne italiane sia "monopolistico" e pertanto indesiderabile.-

A quanto pare, il Dipartimento non ha tuttavia ancora deciso definitivamente la linea da seguire; negli ambienti bene informati si ritiene possibile che si cercherà di appianare la questione con contrapporre all'accordo della "Transworld" a quello recentemente firmato tra l'Italia e Gran Bretagna, accordo che - si dice - garantisce il controllo esclusivo sulle industrie chimiche italiane.- Si dice pure che in merito a tale accordo le personalità americane abbiano da sollevare identiche obiezioni.-

-------=oOo=------

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA
INFORMAZIONI

12438

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

S.E.O.

A.O.C.

D.D. - 24/2

Kellogg news.

...u weighing two to three pounds
...addy Hole plain.

...ied
...card.
...ogist
...n in
...gone
...was

the

...der
...cars
...was
...was

St.
...lon,
...ley,
...bed
...cue

...cue
...ces-
...ver
...life
...S.C.
...he
...hip.

...er...
...s a
...od,
...all
...ock

...ld,
...he
...ng
...ll,

...ds
...ta

...at
...n-
...d-
...to
...at

...l
...n

...s
...t.

Britain accused of Italian air service delay

THE President of the Transworld Airlines, Mr Jack Frye has accused the British Government of delaying, "by diplomatic pressure" the implementation of the Transworld Airlines agreement with the Italian Government to operate Italian internal airlines.

He also alleged that the British Government had "demanded" a 20 per cent participation in Italian aviation by the British Overseas Airways Corporation.

Mr. Frye, speaking at a Press conference in Washington, said that the Allied Control Council in Italy and the Combined Chiefs of Staff had already signified their approval of the agreement, but he alleged that the British Ambassador, on March 15 and again on or about March 30, delivered to the Italian Government Notes stating that the British Government opposed the legislative steps about to be taken to implement the Italian Government's contract with Transworld Airlines.

Mr. Frye said that on April 2 the British Ambassador delivered a third Note to the Italian Air Minister saying that the British Government "insisted" on participating in Italian aviation through the British Overseas Airways Corporation with an interest of 20 per cent.

"A fourth British Note to the Italian Government later," he said, "specifically requested modification of the Transworld Airlines agreement by reducing the Company's participation to 20 per cent and an amendment of contract to provide for B.O.A.C. participation.

Mr. Frye said that he had appealed to the United States State Department to take steps "to protect our legitimately acquired interest in Italy from this pressure on the part of the British Government."—*Reuter.*

...Af...

...If...

...I...
...f...
...o...
...o...
...u...
...l...
...t...
...a...
...The...
...cl...
...If y...
...di...
...yo...
...You...
...H...
...Ec...
...wi...

...My...

...P...

...A l...
...down...
...men...
...robbe...
...The...
...man...
...Wher...
...jump...
...off.
...Ne...
...steps...
...the ...
...the p...

"UNION JACK"
24/4/46.

1 2918

Returned to S.E.O.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2 4 4 0

ione

...estione ...c- ...r- ...Paese ...la navi ...essi. Il Gaspe- ...ha di- ...on può ...Con- ...varie ...idente. ...io. Si ...ure e ...con- ...imen- ...zie di ...ituen- ...tutto

10

...l'Ita- ...le og- ...intra- ...nteg- ...ntare

...libero, eccezion fatta per i casi di assoluta necessità.

Intanto si apprende che 14 piro- ...scafi ...carico di grano stanno per ...partire ... volta dell'Italia dai ...porti degli Stati Uniti, del Canada e dell'Argentina.

21/4/46.

Un accordo segreto fra S.U. e G.B. per le linee aeree italiane?

WASHINGTON, 20 (*Reuter*). — Il Senatore repubblicano Owen Brewster ha affermato ieri al Senato americano che, nella recente Conferenza di Bermuda per l'Aviazione civile, gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno «stipulato un accordo segreto per la divisione delle linee aeree interne italiane».

Brewster fa parte della Commissione commerciale del Senato americano, che lunedì scorso censurò con 17 voti contro uno gli accordi per l'Aviazione con la Gran Bretagna e con gli altri Paesi, definendoli «illegali e nulli», a meno che non siano presentati al Senato come trattati.

Fi

...

12441

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...ll'Italia

...lla Conferenza di Parig...
...ndra - Le ri...este rus...

...questo
...o ag-
...pere,
...te la
...mili-
...zione
...a Ar-

...e la
...o le
...o in
...stan-

...spe-
...una
...gran-
...la
...ri-
...co-
...Rus-
...dei
...con-
...Tri-
...nel
...della
...sen-
...un
...ti.

...ca
...talia
...si

[A. V. C. F. Repub. 21/4/48]

S. U. e Inghilterra si dividono le linee aeree italiane

WASHINGTON, 20 (*Reuter*). — Il senatore repubblicano Owen Brewster ha affermato ieri al Senato americano che, nella recente Conferenza di Bermuda per l'Aviazione civile, gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno «stipulato un accordo segreto per la divisione delle linee aeree interne italiane».

Egli ha criticato tale accordo definendolo conforme alla tattica seguita dall'Unione Sovietica nei suoi rapporti economici con l'estero. «In questa situazione come possiamo ergerci contro gli accordi segreti sovietici?» — ha aggiunto Brewster.

Brewster fa parte della Commissione commerciale del Senato americano, che lunedì scorso censurò con 17 voti contro uno gli accordi per l'Aviazione con la Gran Bretagna e con gli altri Paesi, definendoli «illegali e nulli», a meno che non siano presentati al Senato come trattati.

...a nuova guerra civile

...ani
...ra
...ard

Ur...
d...

PA...
...grotta...
...ne Si...

...nant,
...derar...
Consi...
chied...
...danni...
in a...
...distr...
...renza...

Pe...
occ...

A...
...ghesi

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "Avanti" dated 21/4/46

A Secret Agreement between the United States and Great Britain for the Italian Air Lines.

Washington, 20th. - (Reuter). The Republican Senator Brewster, stated yesterday in the American Senate that, at the recent conference in Bermuda for Civil Aviation, the United States and Great Britain "stipulated a secret agreement for the division of the internal Italian Civil Air Lines".

Brewster is a member of the Commercial Commission of the American which on Monday last censured by 17 votes to one the Air Agreements with Great Britain and the other countries defining it as "Null and void" unless it was presented to the Senate as a treaty.

La Voce Repubblicana - 21.4.46.

.....He (Brewster) criticised this agreement stating that it conformed to the tactics followed by the Soviet Union in its economic dealings with foreign countries. "In such a situation how can we stand against secretSoviet agreements?" added Brewster.....

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

L'Unità - 21/1/46.

In the Spirit of the Atlantic Charter.

SECRET ANGLO-AMERICAN AGREEMENT ON THE ITALIAN AIR LINES.

Washington, 20th. - The Republican Senator Owen Brewster stated yesterday in the American Senate that, at the recent conference in Bermuda for Civil Aviation, the United States and Great Britain "stipulated a secret agreement for the division of the internal Italian Civil Air Lines".

When questioned on this Secretary of State Byrnes stated that he was not aware of the agreements concluded by the United States with Great Britain for the combined running of internal air lines in Italy.

di Stato (maggior eccedenza nel marzo di circa 700 milioni) che indica quale favorevole prospettiva si dischiude alla eventuale ed auguriamoci presto realizzabile abolizione del tes-

che l ne s nent bro con dch

L'Unità 21/1/46.

NELLO SPIRITO DELLA CARTA ATLANTICA...

Accordo segreto anglo-americano sulle linee aeree italiane

WASHINGTON, 20. — Il Senatore repubblicano Owen Brewster ha affermato ieri al Senato americano che, nella recente Conferenza di Bermuda per l'Aviazione civile, gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno «stipulato un accordo segreto per la divisione delle linee aeree interne italian».

Il Segretario di Stato Byrnes interrogato in proposito da affermato di non essere al corrente di accordi conclusi dagli Stati Uniti con la Gran Bretagna, per la gestione in comune delle linee aeree interne in Italia.

Il

in

Ri

ne

Per di dis buenti mente Ministe dato dell'In terren agrario guerra ui ter fondo. Tale

2916

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2 2 4 4

2 2 6

Air Transport meeting at Milan

Milan, 15. The first Italian technical and economic Congress held at the Milan Polytechnic has finished, L'Orbis reports that a motion regarding the transfer of the air transport services from the I.A.M. to the Ministry of Transport was passed unamiously.

Aproposal for the constitution of a committee for civil aviation was formulated. The committee was to be democratically formed of representatives of interested parties, similar to those already in existence in France and England.

Avanti 16/4/46.

AVANTI
16.4.46.

Il convegno dei trasporti aerei si è chiuso ieri a Milano

MILANO, 15 — Si è concluso al Politecnico di Milano il primo Congresso italiano di tecnica ed economia dei trasporti aerei. E' stata approvata all'unanimità — informa l'*Orbis* — una mozione riguardante il trasferimento dell'aviazione da trasporto dal Ministero dell'Aeronautica al Ministero dei Trasporti.

E' stata inoltre formulata la proposta di costituzione di un comitato per l'aviazione civile, comitato da comporre democraticamente con i rappresentanti degli Enti interessati, a somiglianza di quelli già esistenti in Francia e in Inghilterra.

parchia

2 2 5

From "LA VOCE REPUBBLICANA"
[illegible]th April 1946

INTERNATIONAL AIRPORT ?

In a few weeks or in a few months time, the internationalists or nationalists who always dreamed about Rome "caput mundi" will be satisfied.

Air lines for civilian traffic only will land on Rome's airports, in other words Rome and its airports (thank for the honour !) will be considered not so much as fields for casual landings, but a necessary base for those air navigation Companies which are establishing air lines which will surround the world.

During these last days the Transcontinental Western Airlines has inaugurated the line from Washington to London, Paris, Rome, Athenes and Cairo. The British too have not been seconded by their American competitors and twice a week the British overseas Airways operates the route London Rome Athenes with a further extension to Ankara.

While the French are still in the lackground of inetr international competition, the Swedish through their Firm "A.B. Aerotransport" are making use of the Roman airfields as terminal basis to the air line Stokolm , Paris, Nice, Rome.

Swiss plens are being studied; in fact the "Swiss Air" has undertaken certain test flyghts on the Zurigh Rome route and it is certain that very soon the well merited "Swiss gift" will be sent to us by air in the form medical supply.

Even if the Spanish were not represented at the Chicago Conference which saw the reunion of the representatives of the "Big" and other innumerable interested Nations in civil aviation organisation, they do not want to desert the Mediterranean basin and have in view two air lines : one from Madrid to Rome and the other from Barcellona to Rome with a stop at Genua.
A curious thing: relying on a good source of information, it seems

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Paris, Rome, Athenes and Cairo. The British too have not been seconded by their American competitors and twice a week the British overseas Airways operates the route London Rome Athenes with a further extension to Ankara.

While the French are still in the lackground of inetr international competition, the Swedish through their Firm "A.B. Aerotransport" are making use of the Roman airfields as terminal basis to the air line Stokolm , Paris, Nice, Rome.

Swiss plans are being studied; in fact the "Swiss Air" has undertaken certain test flyghts on the Zurigh Rome route and it is certain that very soon the well merited "Swiss gift" will be sent to us by air in the form medical supply.

Even if the Spanish were not represented at the Chicago Conference which saw the reunion of the representatives of the "Big" and other innumerable interested Nations in civil aviation organisation, they do not want to desert the Mediterranean basin and have in view two air lines : one from Madrid to Rome and the other from Barcellona to Rome with a stop at Genua. A curious thing: relying on a good source of information, it seems that the Spaniards will use the Italian Aircraft which are presently in Spain. We do not know if the crew will be Italian. As we can see from the above prospect the very large international civil aviation activity consider Rome as an "en route" terminal station or base for air lines the strategic and imperialist importance of which is well known by everyone.

And if,to our knowledge, we have not had news of a possible air line running from Moscow, Berlin, Vienna, Rome, is not said that within some months also the Russians will not consider the possibility and the necessity of air lines which would like to draw Rome nearer to the Capital of the U.S.S.R. Questions of prestige, strategy, politics and commerce are orders of the day and also in the field of aviation, the Soviet diplomacy will not be beateh.

But from this very important air-activity also proceed the sad reality of our absence in the international field concerning iar traffic. What is more serious is the fact that,

..../...

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

while the conditions of our unconditional surrender do not contemplate any formal veto for any kind of re-establishment of international air lines, the above re-establishment has been really formally prohibited. I believe we all agree that our poor internal air traffic consisting of fortune means and using old military aircraft is not in a condition to enable us to re-establish also in the future those Mediterranean air lines and those which linked us to Latin America and which it will be necessary to travel if we want to be present at least where the Italian colonies are living even if they are not prosperous.

It is not enough to be considered an international airfield for other nations air traffic; and it is not even convenient to limit ourselve to the scheme of an Italian civil Society L.I.A. (Italian Air Lines) who wish to establish air traffic, with departure from Rome to all the most important surrounding towns : Milan, Turin, Genua, Venice, Naples, Catania, Palermo, Bari, Cagliari, Sassari. And it is also enough to plan a circular line, with inetrmediate stops probably daily, in the above mentioned towns and under the supervision always of the L.I.A. with the support of the transcontinental Western Airlines.

It is necessary to study the way to intervene and mix in with the international traffic even if this will impose further sacrifices on Italian contribution and new responsibilities to the Democratic State. If we have found the way to agree in buying 50 Liberty ships against pa ment which amounts to several milions of dollars, it is presumed that we should also find a way for a similar agreement with the nations on which our air destiny depends. It is not a question here of national dignity but it is a commercial matter, a question of transforming the Roman airports which are now unactive; and those who to-day say "no" have all the interests to see that the Italian air lines and the Italian personnel participate in the international air traffic and to which Rome will not be considered only an intermediate stop but a main town which will go up to the sky, the other main towns of the other nations.

Internationa airport then ? Yes! But with two meanings: 45 milion men cannot to-day be considered a colonial lot, they must be represented on the sea as well in the air otherwise it [illegible] life to a country; and to this country several

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

of the [illegible]

It is necessary to study the way to intervene and [illegible] with the international traffic even if this will impose further sacrifices on Italian contribution and new responsibilities to the Democratic State. If we have found the way to agree in buying 50 Liberty ships against pa ment which amounts to several milions of dollars, it is presumed that we should also find a way for a similar agreement with the nations on which our air destiny depends. It is not a question here of national dignity but it is a commercial matter, a question of transforming the Roman airports which are now unactive; and those who to-day say "no" have all the interests to see that the Italian air lines and the Italian personnel participate in the international air traffic and to which Rome will not be considered only an intermediate stop but a main town which will go up to the sky, the other main towns of the other nations.

Internationa airport then ? Yes! But with two meanings: 45 milion men cannot to-day be considered a colonial lot, they must be represented on the sea as well in the air otherwise it would be refusing life to a country; and to this country several and many rights have been refused.

2013

Enrico Terracini

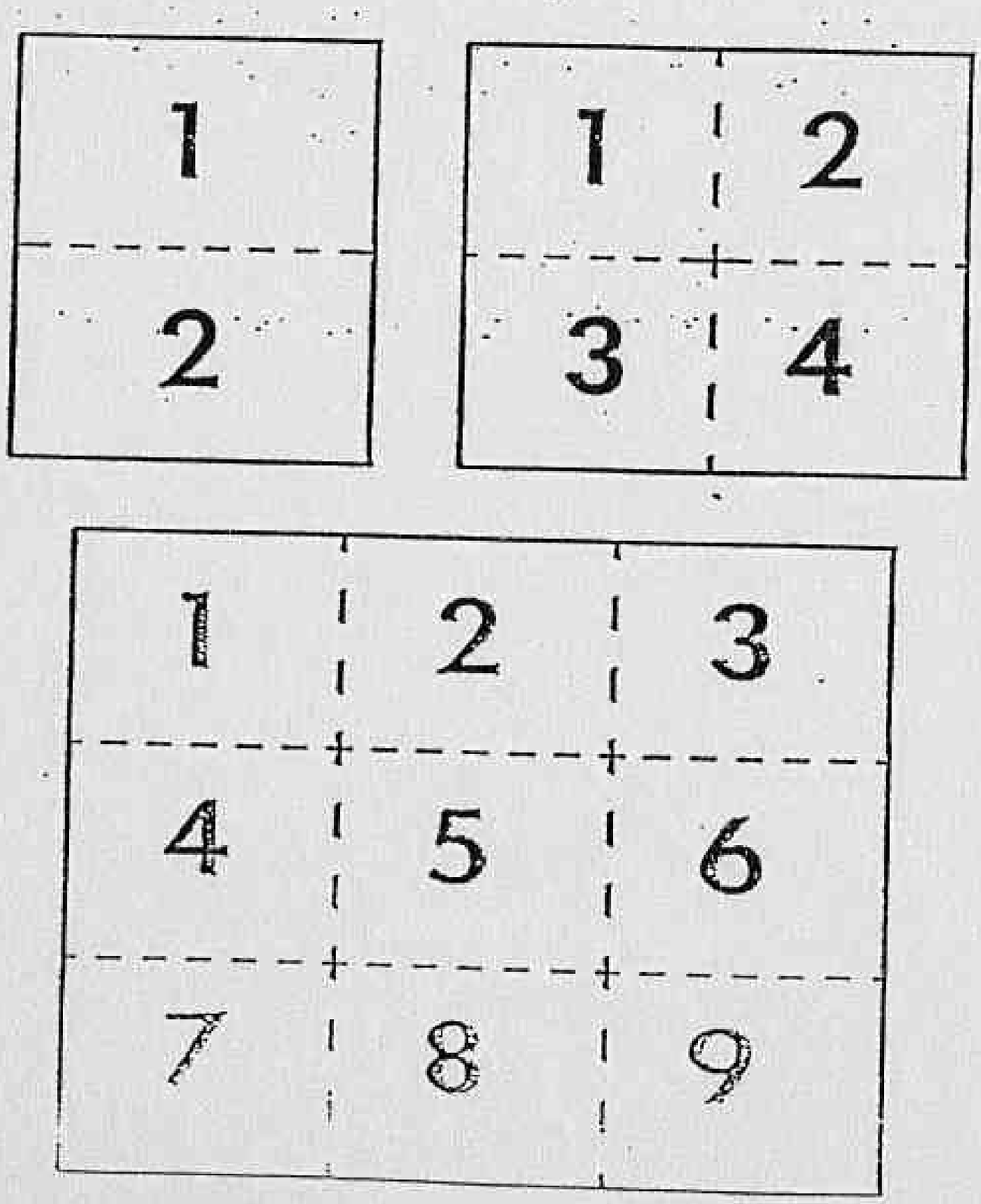
Translated by Marcella Vannutelli

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

SEE DIAGRAMS BELOW.



12450

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

TRANSLATE

AERODROMO INTERNAZIONALE ?

Fra qualche settimana o qualche mese, gl'internazionalisti aeronautici che hanno sempre vagato attorno a Roma *caput mundi* saranno soddisfatti. Linee aeronautiche per il solo traffico civile faranno scalo a Roma: per mezzo dite Roma ed i suoi aerodromi saranno considerati (grazie dell'onore) non tanto un campo per fortuiti atterraggi, quanto una tappa necessaria per quelle compagnie di navigazione che stanno imbastendo la rete delle linee aeree che devono avvolgere il mondo.

In questi giorni la Transcontinental Western Airlines ha inaugurato la linea che da Washington per Londra e Parigi, riunisce Roma, Atene, il Cairo. Da parte loro gl'inglesi non sono stati da meno dei loro più forti concorrenti americani, e bisettimanalmente la British Overseas Airways traccia la rotta Londra Roma Atene, con un prolungamento ulteriore fino ad Ankara.

Nel mentre i francesi sono anch'essi assenti dalla lizza internazionale, perfino gli svedesi attraverso la loro compagnia A. B. Aëretransport, utilizzano, gli aerodromi romani a termine della linea Stoccolma Parigi Nizza Roma.

Progetti svizzeri sono in corso di studio; anzi la Swiss Air ha proceduto a certi voli di prova nel percorso Zurigo Roma, e certamente fra qualche tempo il benemerito *dono svizzero* ci perverrà inviato, sotto forma di medicinali, per le vie dell'aria.

Gli spagnoli, anche se non hanno partecipato alla Conferenza di Chicago, che vide la riunione dei rappresentanti dei BIG e di altri innumerevoli stati interessati all'organizzazione aerea civile, non vogliono disertare il campo del Mediterraneo, e progettano due linee, quella di Madrid Roma e quella di Barcellona Roma, con scalo a Genova. Cosa curiosa: secondo informazioni abbastanza fondate, sembra che gli spagnoli impiegherebbero gli apparecchi italiani che si trovano attualmente in Spagna. Non è noto se il personale di linea sarà italiano.

Come si vede dal prospetto di cui sopra un'intensa attività aerea civile d'ordine internazionale

:: CRONACA D

TELEFONO DEL CRONISTA DALLE

I REDUCI

e la politica dello struzzo

Chiunque abbia seguito quanto da qualche tempo andiamo scrivendo intorno allo spinoso problema dei reduci non potrà necessariamente disconoscere se noi deploriamo quanto alcune centinaia di reduci hanno fatto compiuto alla sede centrale della Previdenza Sociale, all'Acqua Marcia e in alcuni altri uffici pubblici, per ottenere di sistemarsi alle dogane impiegati...

In realtà, noi comprendiamo perfettamente lo stato d'animo di questi uomini che tanti anni fa furono strappati alle loro case, ai loro affetti, al loro lavoro e che ora tornano in patria più vecchi, più sfiduciati, spesso malati, senza alcuna prospettiva di lavoro, trovandosi a volte l'indifferenza e a volte anche una larvata ostilità da parte di chi è rimasto.

Tutto questo è doloroso e ingiusto.

Ma a tutto questo il governo, sia pure nei limiti delle sue modeste possibilità, e non i singoli interessati, deve pur dire l'indistinguibile dovere di provvedere non solo emanando ben ponderate leggi, ma anche e soprattutto garantendo la loro efficace applicazione. Perchè il suo male, il governo, se crediamo di poter sperare la saperità di questo problema centralissimo della nostra travagliata vita presente, limitandosi ad approntare leggi e decreti teoricamente risolutivi e lasciando poi che la loro realizzazione sia rimandata sine die, giocando sull'equivoco della non entrata in vigore della non eseguibilità e di altre consimili scappatoie.

Sono, tutte queste, miserie da leguleî, non atti coscienti di capi responsabili. Prima fra tutti i reduci si rendano conto che il governo non può salvare l'insalvabile. Ma essi e tutti i cittadini hanno il diritto di esigere che il governo dichiari francamente ciò che può e vuole fare, senza ostacolare una facoltà provvidenziale alla cui esistenza ormai non crede più nessuno.

Esiste un decreto per l'assunzione obbligatoria di una percentuale di reduci. Noi poniamo al governo questa precisa domanda: l'attuazione di quel decreto vien ritardata per ostacoli di natura formale e burocratica ovvero perchè il suo contenuto, a conti fatti, appare irrealizzabile?

E se è vera la seconda ipotesi, come può il governo giustificare di aver elaborato un provvedimento la cui realizzazione pratica si presenta contraria a non sappiamo quale criterio di opportunità?

Evidentemente, sempre se così fosse, il governo ha fatto piacere per qualche tempo le legittime richieste dei reduci, promettendo qualcosa che era convinto di non poter mantenere.

Ma questa, signori del governo, non è politica responsabile.

IL PROCESSO CATALDI VERSO LA CONCLUSIO

La genesi del de

secondo la perizia del prof. D

Terminata oggi l'escussione dei testimoni domani avranno iniz

Questa mattina, prima dell'escussione degli ultimi testimoni, ha preso la parola il Presidente dell'Ordine degli Avvocati, il quale ha deplorato le dimostrazioni di ostilità fatte dalla folla all'avvocato Nicolai. Questi ha ringraziato per la solidarietà dimostrata dai colleghi.

Ha poi parlato il P. M. associandosi a quanto detto dal Presidente dell'Ordine e richiamandosi al più alto rispetto della giustizia e dei diritti della difesa.

Ha deposto quindi la signorina Martini, la quale aveva conosciuto la Cataldi circa due anni fa. Esse frequentavano la stessa casa a Genova ed erano state aiutate nei limiti del possibile perchè le avevano suscitato compassione.

Successivamente riposare, la Martini aveva espresso il desiderio di comperare due volpi argentate. Lidia Cataldi promise che le avrebbe procurate lei e si fece consegnare 11.500 lire. La portò quindi una volpe. La seconda volpe non fu portata da Lidia, la quale promise la prossima consegna e rinviò a farsi consegnare altre 10.000 lire. La Martini insisteva sempre per riavere i denari versati non vedendo la pelliccia promessa. Lidia il giorno precedente al delitto promise di portare la volpe il giorno dopo. La pelliccia non fu consegnata perchè le due sorelle furono arrestate.

La Martini afferma che le imputate, e specialmente Lidia, non le davevano di essere caduta in miseria negli ultimi anni mentre nel passato conducevano una vita di grandezza e frequentavano le migliori famiglie.

Viene quindi la Taddei la quale mostra una pelliccia che avrebbe acquistato da Lidia Cataldi.

Allontanatasi la Taddei viene ascoltato il professor Di Tullio consulente tecnico, il quale presenta le sue conclusioni scritte sullo stato mentale di Lidia dopo avere esaminato le perizie psichiatriche.

Il silenzio è profondo nell'aula, tutti sono lì rispettando i risultati dell'esame fatto dal professore. Con voce calma e sicura questi espone le difficoltà che si incontrano nell'esercizio della missione che è affidata ai periti ed ai tecnici di criminalogia. Un principio egli si era fatto una idea imprecisa per cui era portato a credere trattarsi di una criminale costituzionale. E' questo uno stato di perturbamento psichico per cui si vive nel delitto e per il delitto. I criminali costituzionali — spiega il professore — conoscono i venti con assennato ordine, per avere il massimo effetto con poca spesa. Qui invece si tratta di un delitto precipitoso, paradossale, disordinato. Quindi esaminata Lidia, interrogata sapientemente è riuscito a spiegare il carattere della ragazza e come è giunta ad un delitto così assurdo.

Il carattere esuberante Lidia quando aveva in mente una cosa stava a quella non l'aveva fatta non era contenta. Era sempre stata un po' anormale. Piccola simulatrice, anormale che non erano precisamente turbamenti mentali.

Dal 1940 in poi le condizioni particolari, in cui si era venuta a trovare — mentre gli altri della famiglia lavoravano — sopportate — nella ragazza avevano acuito il particolare stato d'animo in cui si trovava esercito più facile all'emotività. Così pian piano, mentre in un primo tempo vi era stata una specie di lotta interna nell'animo della ragazza, in un secondo tempo questa non vi fu più e, non avendo qualche cosa che controbilanciasse il sentimento di ribellione che era in lei, per cui avrebbe voluto cradere dalle sofferenze quotidiane, esplose e l'occasione la portò al delitto.

La grave e profonda tensione nervosa esplose in maniera tale che si manifestò con una tensione inaudita. Si ha allora un senso di distruzione che porta il soggetto a lottare contro qualche cosa in una forma terribile.

Qualche cosa anche nell'animo di Lidia si è rotto portandola al feroce delitto.

A domanda del Presidente della Corte il professor Di Tullio dichiara che secondo il suo parere, dopo aver esaminato le perizie e dopo il suo esame, Lidia si trovava in uno stato di semicoscienza attonemo e che di per se stesso costituiva una forma morbosa.

Alle 11 circa è stata tolta l'udienza ed essendo terminata oggi l'escussione dei testi, domani s'inizieranno le arringhe.

Assemblea dei tipografi repubblicani

Questa sera alle 18, tutti i tipografi repubblicani sono invitati alla Assemblea che si terrà nei locali della Sottosezione Trastevere alta in Via Goffredo Mameli.

Data l'importanza si pregano tutti i tipografi delle varie categorie a non mancare.

Corso di Cultura repubblicana

Lunedì 8 c. m. nella sala Ghislieri la dottoressa Mercedes Guarnieri Carducci ha tenuta una dotta conferenza dal tema: "Il concetto della

DONNA NELLA

Distribuzione

La M dei t

La riduz sulle

Assembl

2 4 5 1 7

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

ACA DI ROMA

DEL CRONISTA DALLE 10 ALLE 12: N. 64.917

SSO CATALDI VERSO LA CONCLUSIONE

nesi del delitto

a perizia del prof. Di Tullio

cussione dei testimoni domani avranno inizio le arringhe

tala sapientemente è riuscito a spiegare il carattere della ragazza e come e giunta al suo delitto con astuzia.

Di carattere capatbo lidia quando aveva in mente una cosa sino a quando non l'aveva fatta non era contenta. Era sempre stata un po' aporinale. Piccole anomalie, anomalie che non erano precisamente informità mentale.

Dal lato in poi le condizioni particolari in cui si era venuta a trovare — mentre gli altri della famiglia le avevano sopportate — nella ragazza avevano acuito il particolare stato d'animo in cui si trovava cercando più facile all'emotività. Così plan plano, mentre in un primo tempo vi era stata una specie di lotta interna nell'animo della ragazza, in un secondo tempo questa non vi fu più e, non avendo qualche cosa che controbilanciasse il sentimento di ribellione che era in lei, per cui avrebbe voluto evadere dalle sofferenze quotidiane, esplose e l'occasione la portò al delitto.

La grave e profonda tensione nervosa esplose in maniera tale che si manifestò con una ferocia inaudita. Si ha allora un senso di distruzione che porta il soggetto a infierire contro qualche cosa in una forma terribile.

Qualche cosa anche nell'animo di Lidia si è rotto portandola al terribile delitto.

A domanda del Presidente della Corte il professor Di Tullio dichiara che secondo il suo parere, dopo aver esaminato le perizie e dopo il suo esame, Lidia si trovava in uno stato di anormalità che ammonta e che di per sè stessa costituisce una forma morbosa.

Alle 11 circa è stata tolta l'udienza ed essendo terminata oggi l'escussione dei testi, domani s'inizieranno le arringhe.

Assemblea dei tipografi repubblicani

Questa sera alle 18, tutti i tipografi repubblicani sono invitati alla Assemblea che si terrà nei locali della Sottosezione Trastevere alta in via Goffredo Mameli.

Data l'importanza, si pregano tutti i tipografi delle varie categorie a non mancare.

Corso di Cultura repubblicana

Lunedì 8 c. m. nella sala Ghislieri la dottoressa Mercedes Guarnieri Carducci ha tenuto una dotta conferenza dal tema: "Il concetto della donna nella spiritualità repubblicana". Il dott. Bellonl ha tenuto la prima lezione su "Il sindacalismo repubblicano".

Oggi alle ore 17 parleranno il prof. Ugo Della Seta e il rag. Ettore Santi.

ANNONARIA

Distribuzione di olio. Con tutte le cure e tenute il 25 corr. i consumatori potranno prelevare presso gli spacci di prenotazione di c. 2 di olio con i buoni n. 34 (olio aprile) della carta annonaria in corso. I possessori di carte MIP effettueranno le loro scelte presso gli spacci di dislocazione versando n. 1 buoni di prelevamento «grassi» sulla carta stessa. Prezzo L. 235 il lt.

Importanti proposte di riforme per le scuole professionali femminili

Nei giorni scorsi, sotto gli auspici della «Commissione Consultiva Giovanile» della C.G.I.L., si è tenuto l'altro convegno delle Scuole Professionali Femminili.

Hanno partecipato il Segretario del «Centro studi», le insegnanti ed una rappresentanza delle Alunne.

Il Convegno ha esteso all'esame degli intervenuti importanti problemi inerenti alla studio ed all'avvenire delle allieve.

Una giovane appassionata parla in nome di coloro che vogliono affinchè la situazione morale ed intellettuale della categoria venga migliorata ed in questo riconoscendo l'apprezzazione generale, che avendo alla scuola che prepara all'insegnamento fosse di più presto istituito un corso durante il quale le partecipanti imparino veramente un mestiere, assimilando nel contempo adeguato nozioni culturali.

Le proposte di riforma sono state molteplici, ed oggetto serenamente discusse. Indichiamo all'attenzione del lettore quelle che ci sono sembrate le più importanti:

1) necessità di una più razionale preparazione alle varie professioni femminili ed all'insegnamento professionale. Necessità, quindi, di stabilire una durata proporzionata all'importanza del corso, con conseguente revisione dei programmi;

2) valorizzazione del titolo di studio conseguito e, quindi:

— possibilità di accedere a qualsiasi impiego;

— possibilità di passare a scuole di ordine diverso, previ esami integrativi;

— possibilità di conseguire un secondo diploma col compenso di «lavoro», quando si sia ottenuto quello di economia domestica e privi esami delle solo materie non comuni ai due corsi;

3) agevolazioni nel campo del lavoro produttivo attraverso una pratica di mestiere che cominciata già durante l'ultimo anno di scuola, di venire a contatto col pubblico studiando proprie organizzazioni di produzione ed allestendo direttamente mostre artigiane, gli istituti che vorrebbero a conoscenza potrebbero essere devoluti a favore delle allieve più meritevoli e bisognose, onde aiutarle a proseguire gli studi;

4) necessità di istituire un corso superiore di economia domestica e di lavori muliebri femminili, con relativi diplomi da valutare ai fini dei concorsi a cattedre d'insegnamento delle materie stesse, materie da tenersene in tutte le scuole femminili di ogni ordine e grado.

Dopo una calda e ben nutrita raccomandazione rivolta da una convenuta affinchè i problemi sopra accennati fossero seriamente e prontamente presi in considerazione, studiati e risolti, si da dare alle interessate concreta fiducia in un avvenire migliore, il convegno si è chiuso.

Non si può avere che compassione per questi giovani animo, le quali non chiedono altro all'infuori di veder stabilita e sanzionata, in maniera concreta e non teorica, la possibilità di un proficuo lavoro; ci sembra un legittimo e sacrosanto diritto alla vita e non dubitiamo che gli organi competenti rivolgeranno, con l'urgenza che la questione richiede, il loro migliore interessamento e le loro più solerti cure ad esso.

ANNA CASSESE

La Mobile stronca l'attività dei trafficanti in permessi falsi

Il dott. Piccolo ha brillantemente concluso una laboriosa operazione, che la polizia alleata aveva affidato alla «Mobile», dopo aver fermato una macchina in possesso di giovani americani e il cui permesso di circolazione era risultato falso.

Il dott. Piccolo riusciva a mettere le mani su una banda organizzatissima e specializzata nella fabbricazione di falsi permessi di circolazione. Sono stati per ora arrestati dieci persone e le indagini proseguono.

La riduzione degli abbonamenti sulle linee delle Vicinali

Dopo gli incidenti avvenuti sulle linee delle Vicinali in seguito alla decisione della *Stefer* di aumentare le tariffe del 25 per cento, si è arrivati ad una pacifica composizione della vertenza. In virtù della quale la Società ha concesso una riduzione del 15 per cento sul costo degli abbonamenti.

Assemblea di mutilati disoccupati

BIANCHE E NERE

L'Assoc. Naz. Perseguitati politici antifascisti «Fondo Bricchetto» comunica che il 14 aprile c. a., nei locali del Cinema «Esperia» (Piazza Sonnino), alle ore 10, avrà luogo l'Assemblea Generale della Sezione Romana. Si invitano i soci ad intervenire.

Tutti gli automobilisti romani che intendano aderire alla «Giornata dell'Automobile» indetta dal R.A.C.I. e dal settimanale «L'Automobile» per domenica prossima possono ritirare il contrassegno per la macchina presso tutti i posteggi autorizzati.

La prima attrice di Nino Taranto, Lilli Minas di anni 25, ha perduto ieri, in circostanze non ancora precisate, tutto il suo bagaglio per un valore di circa 600 mila lire. Ella aveva collocato i propri colli sul tetto di una 1100 da noleggio e, lungo la strada, doveva essersi

Grisolia parlerà domenica al G. d'azione sociale S. T. A.

Domenica 14, alle 10, nei locali sociali in piazza Bologna, sarà inaugurata la bandiera del Gruppo. Parlerà GIROLAMO GRISOLIA.

I gruppi d'azione sociale e le sottosezioni vicinori sono invitati ad inviare rappresentanze con bandiere.

P. R. I.

Comitato Centrale Elettorale

Viale Principe di Piemonte 146

Tutti gli inscritti al partito e

Annunzi econom

Questi AVVISI si ricevono al S. I. C. A. P.
Roma - V. Nazionale 172, tel. 6
Roma - V. Traforo 146, tel. 6

INFORMAZIONI
L. 15 la parola, minimo L.
«LINCE» - Istituto Nazionale I
zioni (ex Marelli, via Cavalli...
zioni Commerciali, private pra
mati, inchieste segrete, ricerche
Riferenze inconfutabili.

RAPPRESENTANZE
L. 15 la parola, minimo L.
INDUSTRIA PELLICCERIE - R
cerca rappresentante per visitare
tuali per deposito confezioni
per vendita diretta in Roma
meridionale, massima referenza
cassetta 468 Piazza Bologna.

Calzature di fid
COLLEMAS
a Via Fla
NOVITA' DI STAGI
PREZZI NUOVI
Vendita straordin
VIA FLAVIA, 9
(ang. Via Sallustio T
VISITATE
L'ESPOSIZIONE

Sede Centrale:
ROMA - Piazza del G
Vendite, Tel. 681.174
Agenzie nelle principa

AMMINISTRA
IMMOBIL
accettansi da geomet
massima serietà e
Telefonare al

12452

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 185017

DI ROMA

DALLE 10 ALLE 12: N. 64.917

CONCLUSIONE

delitto

Prof. Di Tullio

avranno inizio le arringhe

donna nella spiritualità repubblicana", il dott. Bellezi ha tenuto la prima lezione su "Il sindacalismo repubblicano".

Oggi alle ore 17 parleranno il prof. Ugo Della Seta e il rag. Ettore Santi.

ANNONARIA

Distribuzione di olio. Con inizio da oggi e termine il 25 corr. i consumatori potranno prelevare presso gli spacci di prestazione di g. 2 di olio con i buoni n. 5 (rotto aprile) della carta annonaria in corso. I possessori di carte MIF sottraranno le loro razioni presso gli spacci di distribuzione versando n. 4 buoni di perforamento «grassi» unitamente alla carta stessa. Prezzo L. 255 il lt.

Importanti proposte di riforme

per le scuole professionali femminili

Nei giorni scorsi, sotto gli auspici della «Commissione Consultiva Giovanile» della C.G.I.L., si è tenuto l'attesa convegno delle Scuole Professionali femminili.

Hanno partecipato il Segretario del «Centro Studi», le Insegnanti ed una rappresentanza delle Alunne.

Il Convegno ha sottoposto all'esame degli intervenuti importanti problemi interessanti allo studio ed all'avvenire delle allieve.

Una giovane apprendista sarta ha rivolto un caloroso appello affinchè la situazione morale ed intellettuale della categoria venisse migliorata ed ha chiesto, ricordando l'apprendistato generale, che accanto alla scuola che prepara all'insegnamento fosse di più posto istituito un corso durante il quale le partecipanti imparino veramente un mestiere, assimilando nel contempo adeguato nozioni culturali.

Le proposte di riforma sono state molteplici, ed ognuna veramente degna di considerazione. Richiamiamo all'attenzione dei lettori quelle che ci sono sembrate le più importanti:

1) necessità di una più ragionevole preparazione alle varie professioni femminili ed all'insegnamento professionale. Necessità, quindi, di stabilire una durata proporzionata all'importanza dei corsi, con conseguente revisione dei programmi;

2) valorizzazione del titolo di studio conseguito e, quindi:

— possibilità di accedere a qualsiasi impiego;

— possibilità di passare a scuole di ordine diverso, previ esami integrativi;

— possibilità di conseguire un secondo diploma (ad esempio di «lavoro», quando si sia ottenuto quello di «economia domestica») previ esami delle sole materie non comuni ai due corsi;

3) agevolazioni nel campo del lavoro predetto attraverso una pratica di mestiere che consenta, già durante l'ultimo anno di scuola, di venire a contatto col pubblico stabilendo proficue organizzazioni di produzione ed affermando direttamente nostre artigiane, gli sbocchi che verrebbero a conseguire potrebbero essere devoluti a favore delle allieve più meritevoli e bisognose, onde aiutarle a proseguire gli studi;

4) necessità di istituire un corso superiore di «economia domestica» e di lavori artistici femminili, con relativi diplomi da valutare ai fini del concorso a cattedre d'insegnamento delle materie stesse, materie da introdurre in tutte le scuole femminili di ogni ordine e grado.

Dopo una calda e ben motivata raccomandazione rivolta da una componente affinchè i problemi sopra accennati fossero seriamente e prontamente presi in considerazione, studiati e risolti, al fine di dare alle interessate concreta fiducia in un avvenire migliore, il convegno si è chiuso.

Non si può avere che compressione per questo giovani alunne, le quali non chiedono altro all'infuori di veder stabilita e sanzionata, in maniera concreta e non teorica, la possibilità di un proficuo lavoro: ci sembra un legittimo e sacrosanto diritto alla vita e non dubitiamo che gli organi competenti rivolgeranno, con l'urgenza che la questione impone, il loro migliore interessamento e le loro più solerti cure ad esso.

ANNA CASSESE

La Mobile stronca l'attività

dei trafficanti in permessi falsi

Il dott. Piccolo ha brillantemente concluso una laboriosa operazione, che la polizia alleata aveva affidato alla «Mobile», dopo aver fermato una macchina in possesso di genuine autorizzo e il cui permesso di circolazione era risultato falso.

Il dott. Piccolo riusciva a mettere le mani su una banda organizzatissima e specializzata nella fabbricazione di falsi permessi di circolazione. Sono stati per ora arrestati dieci persone e le indagini proseguono.

La riduzione degli abbonamenti sulle linee delle Vicinali

Dopo gli incidenti avvenuti sulle linee delle Vicinali in seguito alla decisione della *Sfer* di aumentare le tariffe del 25 per cento, si è arrivati ad una pacifica composizione della vertenza. In virtù della quale la Società ha concesso una riduzione del 15 per cento sul costo degli abbonamenti.

Assemblea di mutilati disoccupati

Assume carattere di vita e costanza per la giovane una fiorente organizzazione studentesca, che svolge la sua attività nel campo nazionale ed internazionale, atta a far del Corpo Nazionale una istituzione completa dal punto di vista tecnico, umanitario e professionale.

BIANCHE E NERE

L'Assoc. Naz. Perseguitati politici antifascisti «Sesto Bruccio» comunica che il 14 aprile c. a., nei locali del Cinema «Esperia» (Piazza Sonnino), alle ore 10, avrà luogo l'Assemblea Generale della Sezione Romana. Si invitano i soci ad intervenire.

Tutti gli automobilisti romani che intendano aderire alla «Giornata dell'Automobile» indetta dal R.A.C.I. e dal settimanale «l'Automobile» per domenica prossima possono ritirare il contrassegno per le macchine presso tutti i posteggi autoveicoli.

La prima attrice di Nino Taranto, Lilli Minas di anni 25, ha perduto ieri, in circostanze non ancora precisate, tutto il suo bagaglio per un valore di circa 600 mila lire. Ella aveva collocato i propri colli sul tetto di una 1500 da noleggio che, a bordo della quale doveva recarsi

Grisolia parlerà domenica al G. d'azione sociale S. T. A.

Domenica 14, alle 10, nei locali sociali in piazza Regusa, sarà inaugurata la bandiera del Gruppo. Parlerà **GIROLAMO GRISOLIA.**

I gruppi d'azione sociale e le sottosezioni vicinori sono invitati ad inviare rappresentanze con bandiere.

P. R. I.

Comitato Centrale Elettorale

Viale Principe di Piemonte 146

Tutti gli inscritti al partito e

Annunzi economici

Questi AVVISI si ricevono presso la S. I. C. A. P.
Roma - V. Nazionale 172, tel. 60.200
Roma - V. Tritone 146, tel. 683.266

INFORMAZIONI

L. 15 la parola, minimo L. 150

«LINCE», Istituto Nazionale Investigazioni (via Nazionale, 166 - tel. 481.418). Informazioni Commerciali, private preventivamenti, incarichi segreti, ricerche d'ogni Ribevo inventariabili.

RAPPRESENTANZE

L. 15 la parola, minimo L. 150

INDUSTRIA PELLICCERIE - BOLOGNA cerca rappresentante possibilmente con locali per deposito confezioni pellicceria per vendita ingrosso in Roma e Italia meridionale, massime referenze, scrivere casella 364 Stamp Bologna.

Calzature di fiducia
COLLEMASSI
a Via Flavia
NOVITA' DI STAGIONE
PREZZI NUOVI
Vendita straordinaria
VIA FLAVIA, 90
(ang. Via Servio Tullio)
VISITATE
L'ESPOSIZIONE

Sede Centrale:
ROMA - Piazza del Grillo - Uff. Vendite, Tel. 681.174 - 62.475
Agenzie nelle principali città.

AMMINISTRAZIONI IMMOBILI
accettansi da geometra diploma massima serietà e precisione.
Telefonare al 488.660

12453

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Mediterraneo, e progettano due linee, quella di Madrid Roma e quella di Barcellona Roma, con scalo a Genova. Cosa curiosa: secondo informazioni abbastanza fondate, sembra che gli spagnoli impiegherebbero gli apparecchi italiani che si trovano attualmente in Spagna. Non è noto se il personale di linea sarà italiano.

Come si vede dal prospetto di cui sopra un'intensa attività aerea civile d'ordine internazionale considera Roma come testa di linea, o come scalo intermedio, per linee, il cui significato d'ordine strategico ed imperialista non sfugge a nessuno. E se, a nostra conoscenza, non è ancora venuta la notizia di una possibile linea Mosca Berlino Vienna Roma, non è detto che fra qualche mese anche i russi non considerino la possibilità e la necessità di qualche linea, che voglia riavvicinare Roma alla Capitale dell'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche. Questioni di prestigio, di strategia, politiche, commerciali sono all'ordine del giorno, ed anche nel campo dell'aeronautica la diplomazia sovietica non si farà battere.

Ma da questa imponente attività aeronautica nasce anche la triste realtà della nostra assenza in campo internazionale, per tutto quanto concerne il traffico aereo. Cosa più grave è il fatto che nel mentre le condizioni della nostra resa incondizionata non contemplano nessun esplicito divieto per una qualsiasi ripresa delle linee internazionali, nella realtà ciò ci è stato esplicitamente vietato. Credo che siamo tutti d'accordo nello stimare che il povero traffico interno, fatto con mezzi di fortuna ed impiegando vecchi apparecchi militari, non sia tale da poterci dar la possibilità di riprendere, neanche in un secondo tempo, quelle linee mediterranee e quelle linee che ci legavano coll'America Latina, e che occorrerà pur percorrere se vogliamo essere presenti, almeno là ove colonie italiane vivono se anche non prosperano.

Non basta dunque essere un aerodromo internazionale, per il traffico aereo degli altri: è non conviene nemmeno limitarsi al progetto di una società civile italiana L.I.A. (Linee Italiane Aeree) che vuole impostare un traffico stellare, con partenza da Roma per indirizzarsi a tutte le più importanti città della periferia: Milano, Torino, Genova, Venezia, Napoli, Catania, Palermo, Bari, Cagliari, Sassari. E non basta nemmeno concepire una linea circolare, facente scalo, probabilmente quotidiano, nelle città di cui sopra e curata sempre dalla LIA, coll'appoggio della Transcontinental Western Airlines.

Occorre studiare il modo d'intervenire e d'inserirsi nel traffico internazionale, se pure ciò dovesse imporre al contribuente italiano nuovi sacrifici, ed allo Stato Democratico nuove responsabilità. Se si è trovato il modo di stringere un accordo, con relativo pagamento dilazionato di 50 Libertyships, per un ammontare di parecchi milioni di dollari, è presumibile che si debba trovare il modo per redigere accordi analoghi colle Nazioni da cui dipende il nostro destino aeronautico.

Non si tratta di dignità nazionale, si tratta d'interesse comune.

per ostacoli di cultura formale e burocratica ovvero perchè il suo contenuto, a conti fatti, appare irrealizzabile?

E se è vera la seconda ipotesi, come può il governo giustificare di aver elaborato un provvedimento la cui realizzazione pratica si presenta contraria a una seppiana quale criterio di opportunità?

Evidentemente, sempre se così fosse, il governo ha inteso piuttosto per qualche tempo le legittime richieste dei reduci, promettendo qualcosa che era convinto di non poter mantenere.

Ma questo, affinchè del governo non è politica responsabile.

pubblicherà.

Il silenzio è profondo, nell'aula, tutti sono lesi rispettando i risultati dell'esame fatto dal professore. Ma ecco subito e chiara questi espone le difficoltà che si incontrano nell'esercizio della missione che è affidata ai periti ed al tecnico di criminologia. Ha principio egli stesso fatto una lotta impressa per cui era portato a credere trattarsi di una semplice costituzionale. E questo uno stato di perturbamento psichico per cui il reo nel delitto e per il delitto. I criminali costituzionali — spiega il professore — commettono i reati con premeditazione, per avere il massimo effetto con poco sforzo. Qui invece si tratta di un delitto precipitoso, paradossale, disordinato. Quindi esaminata Lido, interrogato

repubblicani

Questa sera alle 18, tutti i dirigenti repubblicani sono invitati alla Assemblea che si terrà nei locali della Sezione Trastevere alta in via Goffredo Mameli.

Data l'importanza si pregano tutti i dirigenti delle varie categorie a non mancare.

Corso di Cultura repubblicana

Lunedì sera nella sala Oddetti la dottoressa Mercedes Guarnieri Carducci ha tenuto una dotta conferenza dal tema: "Il concetto della

La riduzione de
sulle linee

Dopo gli incide
linee delle Vicin
decisione della Mi
le tariffe del 25
ricadi ad una pe
della vertenza. I
la Società ha con
no del 15 per ce
abbonamenti.

Assemblea di m

I mutilati ed
disoccupati di Ro
sembra nei loc
avranno appr
sioni di cui do
l'attenzione del
per l'applicazio
sesse del 1927.
le Amministrazi
dati e degli
ufficiali muni
rido che godono
ito pagato dall
Nel corso del
fiore decise di
come mio a g
accettata le rich
ed una commis
Agostini (corpo
soluzione delle
li i mutilati e

10 reduci assu

Un gruppo di
la mattina alle
ramun interno
si attende il
dono e l'assun
dopo.

Ballo al
organizzato

Sabato 15 al
Circolo della S
il Corso Um
Sindacato Coope
ciani a Via Ven
fatte le signore
ciani e Via Ver
signora, e i M
un costume per

La riunione de
della Federaz

Il Consiglio
direzione Vici
ne in Roma
giorni 11, 12 e
i lavori all

DOPO UNA SERIE DI RAPINE

Una banda di sedicenti carabinieri arrestata dai veri militi dell'Arma

Sin dagli ultimi mesi del 1945 nell'Italia centrale stata si era formata una vasta organizzazione di rapinatori.

Servendosi della divisa di carabinieri i malfattori sottoponevano le case coloniche a sorprendenti perquisizioni che si concludevano inevitabilmente con il sequestro di tutti i biglietti di banca che trovavano, affermando che erano falsi. L'intervento della polizia, un paio di volte, avvenuto nei dintorni di Foligno, cessò a Roccamurro, a Pinsogetti e spari alcuni colpi di fucile contro i falsi carabinieri. Uno di essi rimase ferito e identificato per certo Cesare Zita domiciliato a Roma, fu arrestato. I carabinieri di Roma, ai segnalazione dell'Arma locale, iniziarono lunghe e laboriose indagini che portarono all'arresto nella capitale di altri elementi della banda, tutti Gino Taddelli e Domenico Leonesso, che dopo stringenti interrogatori, finirono col rivelare i loro complici.

Le rapine continuavano tuttavia in Toscana, nelle Marche e negli Abruzzi, sinchè i carabinieri di San Benedetto del Tronto riuscivano ad arrestare quasi tutti i componenti della banda, cui sono da ascrivere rapine per decine di milioni e che presenta diramazioni anche nell'Italia settentrionale.

Le indagini continuano per assicurare l'intera banda.

I collaborazionisti di Borbona

Uno dei colpevoli condannato a morte

Sette testimoni a discarico incriminati per falso

Dopo dieci giorni di udienze, si è concluso davanti la 1 Sezione del Tribunale militare, presieduta dal gen. Fantoni, il processo a carico di Nicola Baldassarre, Mario, Pasquale e Lorenzo Giorgi, e di certo Durante, tutti imputati di collaborazionismo, e in particolare della fucilazione dei patrioti Luigi, Pio e Guido Troiani, Tocchio e Lopez, avvenuta nell'aprile 1944 in Borbona (Rieti).

Circa 100 testimoni sono stati esposti; ben 7 di essi sono stati incriminati per falso.

La Corte ha respinto l'istanza della difesa del Baldassarre che voleva chiarire la posizione dei tali accusati di mendacio.

Il Tribunale ha condannato il Baldassarre alla pena capitale, Mario Giorgi a 20 anni di reclusione, il Durante a 5 anni e 6 mesi, assolvendo gli altri per insufficienza di prove.

La difesa del Baldassarre ha presentato ricorso.

QUESTA DI DISERTORI ALLEATI

Ruba una macchina e per fuggire uccide un giovanetto

Di un orribile investimento, che ha causato la morte sul colpo di un giovanetto, si è fatto autore ieri verso mezzogiorno un disertore al-

ha spiccato il mandato di cattura, poichè ordinare il proseguimento dell'inquisita senza bisogno del suo trasferimento a Milano.

Intanto la Bentz è scappata a San Vitale ed è diventata il teatro di una civetteria degli inetteri alla polizia politica.

Il processo Carretta rinviato a sabato

Dopo l'interrogatorio di Paolo Tonel è comparsa Maria Ricottini, levatrice tutt'ora al Manicomio. Il Presidente precisa, in seguito ad indagini compiute, che il figlio della Ricottini, Virginio Tagliaferri, fu fucilato dai tedeschi, non per motivi politici.

Il Tagliaferri era stato razziato dai tedeschi ed era divenuto portaordini e sembra avesse partecipato alle malversazioni che si commettevano a Frascati. La madre, sempre secondo l'accusa, si sarebbe prestata a fare da ricettatrice. Un giorno, uno dei tedeschi, ubriaco, introdottosi in una capanna, violentava una donna e fu ucciso dal suo compagno. Sembra che il Tagliaferri si sia vantato di essere stato lui l'autore di tale uccisione, ragione per cui fu arrestato dai tedeschi e condannato a morte.

Nei loro interrogatori gli imputati, per la maggior parte condannati più volte per reati comuni, si sono protestati innocenti malgrado che alcuni di essi siano stati identificati, oltre che attraverso il film, anche da testimoni oculari. Solo il barelliere, Carlo Arcuti, che secondo l'accusa fu colui che col suo remo diede i colpi di grazia sulla testa del povero Carretta al momento in cui questi, allo stremo delle forze, cercava di aggrapparsi alla sua barca, ha ammesso di essere stato presente al fatto, ma ha sostenuto che, brandendo il remo, non fece per colpire, ma per offrire al Carretta perchè con esso si mettesse in salvo: ciò che il malcapitato non avrebbe fatto interpretando male il suo gesto.

La difesa ha chiesto che venisse proiettato nell'aula il film attraverso il quale gli attuali imputati sono stati identificati, ma il Presidente ha ritenuto la proiezione troppo costosa e d'altra parte superflua ai fini della causa.

Il seguito del dibattimento è stato rinviato all'udienza di sabato.

Due mortali investimenti

Il bimbo Nino Fenni, che viaggiava sul predellino di un tram della Vittorio, verso le 15,30 di ieri perdeva l'equilibrio e veniva travolto dalle ruote.

La bambina Lina Poli rimaneva uccisa in seguito allo scontro tra due auto verificatosi ieri davanti al campo sportivo di Ciampino, mentre la genitrice ornella De Giorgi restava ferita.

Rastrellamento di borsari e di "segnorine,, a P. Barberini

Numerose compagnie della Polizia alleata, appoggiate da due autocarri, bloccavano verso le 22 di ieri sera le strade conducenti a piazza Barberini, procedendo al fermo di un centinaio di persone che in quel momento s'intrattenevano con i militari alleati, comprese una ventina di donne.

L'assassinato di Castel Fusano è stato identificato

Grazie ad alcuni oggetti trovati presso la scheletrica rinvenuta a Castel Fusano l'altro ieri, la polizia è riuscita ad identificarlo.

Si tratta del 21enne Enzo Ricotti, già abitante in via Tiburtina 23, che si allontanò da casa il 25 ottobre '45 per recarsi nel suo negozio di commercio sito in via Ostilia 8.

VENITE PESCIOLINI ALL'ACQUA DOLCE

Un irregolare "concorso pronostici,,

La storia dei «venite pesciolini all'acqua dolce» venne molti anni or sono, quando, un bocciolo di cervo Umberto, pensò bene di escogitare un curioso concorso pronostico. La scommessa consisteva, se ben ricordiamo, nell'indovinare quale dei pesciolini dei tanti contenuti in una vasca, e tutti delicatamente numerati, morisse per ultimo lasciati come erano i pesci senza mangiare da quando cominciava il gioco. La cosa venne agli orecchi delle autorità e suscitò scandalo perchè parve allora mostruoso ai «gerarchi» del tempo che [illegible] si perdes-

sette sfortunati e delicatissimi quali sono stati i poveri pesciolini sfortunati nella scorsa settimana dall'E. di M. S. Ecco qua: L. 350 a un concorrente che ha realizzato 13 punti; L. 50 a un concorrente che ha realizzato 12 punti; L. 50 a tre concorrenti che hanno realizzato 10 punti, in totale L. 500.

Non sappiamo quanti siano stati i fortunati vincenti, ma pensiamo che molti pesciolini siano andati all'acqua dolce. Ora noi chiediamo alle autorità se sono a conoscenza di questo concorso pronostici che ha fatto [illegible]

12454

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

repubblicani

...ta sera alle 18, tutti i tipo... repubblicani sono invitati alla ...blea che si terrà nei locali ...ttosezione Trastevere sita in ...ffredo Manieli.
...l'importanza si prega tut... ...ggenti delle varie categorie a ...ancare.

... di Cultura repubblicana

...di s. c. in nella sala Giuseppe ...ttorosa Mercedes Guarnieri ...ci ha tenuto una dotta confe... ...dal tema: "Il concetto della

...IPENE

...rabinieri ...ell'Arma

...presente al fatto, ma ha so... ...to che, brandendo il remo, non ...va per colpire, ma per offrir... ...Carretta perchè con esso si ...va in salvo: ciò che il malca... ...non avrebbe fatto interpre... ...ando il suo gesto.
...difesa ha chiesto che venisse ...tato nell'aula il film attra... ...il quale gli attuali imputati ...stati identificati, ma il Pre... ...to ha ritenuto la proiezione ...o costosa e d'altra parte at... ...a ai fini della causa.
...eguito del dibattimento è sta... ...nvinto all'udienza di sabato.

...ue mortali investimenti

...Bruno Nino Ferri, che viaggia... ...ul predellino di un tram della ...ell, verso le 14,30 di ieri, per... ...l'equilibrio e veniva travolto ...ruolo.
...Erasmo Lino Poli rimaneva ve... ...ato sepolto alle macerie tra due ...veicoli scontratisi davanti al cam... ...follini di Cinecittà, mentre la ...e Graziella De Giorgi restava fe...

...trellamento di borsari ... "segnorine,, a P. Barberini

...ue cosiddette cantoniere della Polizia ...ato, appoggiate da due autocar... ...bloccavano verso le 22 di ieri ...le strade confluenti a piazza ...berini, procedendo al fermo di ...entinaia di persone che in quel ...mento s'intrattenevano con i mo... ...i affittati, compreso una ventina ...omini.

...assinato di Castel Fusano è stato identificato

...rtale ad alcuni oggetti trovati ...o le orchestre rinvenuto a Ca... ...Fusano l'altro ieri. La polizia è ...ita ad identificarlo.
...si tratta del 21enne Enzo Ercoli, ...abitante in via Taro 25, che si ...ntanò da casa il 23 ottobre '45 ...ecandosi nel suo negozio di gomi... ...to in via Oxilia 8.

...irregolare ...ronostici,,

...risultati è difficilissimo: quasi ...o stati i pagamenti effettuati nel... ...corsa settimana dall'I. C. M. S. ...ell'ippica: L. 350 a un concorrente ...ha realizzato 13 punti; L. 250 a ...concorrente che ha realizzato 12 ...ti; L. 200 a tre concorrenti che ...no realizzato 10 punti, la totalità ...ale).
...on sappiamo quanti siano stati ...ggiandati ricevuti, ma pensiamo ...molti pescolini siano andati al... ...qua dolce. Ora noi chiediamo al... ...ortuna se sono a conoscenza di ...lo concorso pronostici che ha ...l'Ippica.

La riduzione degli abbonamenti sulle linee delle Vicinali

Dopo gli incidenti avvenuti sulle linee delle Vicinali in seguito alla decisione della *Stefer* di aumentare le tariffe del 25 per cento, si è arrivati ad una pacifica composizione della vertenza, in virtù della quale la Società ha concesso una riduzione del 15 per cento sul costo degli abbonamenti.

Assemblea di mutilati disoccupati

I mutilati ed invalidi di guerra disoccupati di Roma, riunitisi in assemblea nei locali della Casa Madre, hanno approvato un ordine del giorno in cui, dopo aver richiamata l'attenzione del Ministro Gasparotto per l'applicazione integrale della legge dei 1/3, siano eliminati dalle Amministrazioni statali e parastatali e degli Enti vari tutti gli ufficiali messi in disposizione speciale che godono già di uno stipendio pagato dallo Stato.
Nel corso della riunione è stato pure deciso di iniziare una agitazione fino a quando non saranno accettate le richieste, dando incarico ad una commissione di trattare col Ministro Gasparotto per la rapida soluzione delle questioni interessanti i mutilati e invalidi disoccupati.

20 reduci assunti dall'I. N. A. I. L.

Un gruppo di reduci si è recato questa mattina all'Istituto Nazionale Assicurazioni Infortuni sul Lavoro, dove hanno ottenuto il licenziamento di venti donne e l'assunzione di altrettanti reduci.

Ballo alla Stampa organizzato dai corrispondenti

Sabato 13, alle 22, grande ballo al Circolo della Stampa (Palazzo Marignoli - Corso Umberto), organizzato dal Sindacato Corrispondenti. La ditta **Luciani** a Via Veneto ha offerto fiori per tutte le signore che interverranno. **Picciani** a Via Veneto ha offerto fiori per signorina e il *Magazzino allo Stratto* un cestone per sposa.

La riunione del Consiglio Nazionale della Federazione Vigili del Fuoco

Il Consiglio Nazionale della Federazione Vigili del Fuoco si riunisce in Roma presso la C.G.I.L. nei giorni 11, 12 e 13 c. m.
I lavori all'ordine del giorno si...

Mancini «Scalo Brancio» comunica che il 15 aprile c. a., nei locali del Cinema «Imperiale» (Piazza Sonnino), alle ore 10, avrà luogo l'Assemblea Generale della Sezione Romana. Si invitano i soci ad intervenire.

Tutti gli automobilisti romani che intendano aderire alla «Giornata dell'Automobile» indetta dal R.A.C.I. e dal settimanale «l'Automobile» per domenica prossima possono ritirare il contrassegno per la macchina presso tutti i posteggi autoveicoli.

La prima attrice di Nino Taranto, Lilly Minus di anni 25, ha perduto ieri, in circostanze non ancora precisate, tutto il suo bagaglio per un valore di circa 600 mila lire. Ella aveva collocato i propri colli sul tetto di una 1500 da noleggio a bordo della quale doveva recarsi a Napoli. Il Commissariato di Porta Maggiore sta svolgendo attive indagini.

Sono stati arrestati tali Antonio Gambacorta di anni 25 e Egidio Cerasi di anni 29 responsabili del furto di sette lenzuola di proprietà di Carlo Burlando asportate da uno scantinato in via Raffaele.

:: CULTURA ::

Nell'aula dell'Istituto Botanico, domani giovedì, alle ore 16, il prof. Vincenzo Rivera, ordinario di Botanica, terrà la prolusione al suo corso parlando sul tema: «Radiazione e vita nel mondo vegetale».

Nell'Oratorio del Borromini, in piazza della Chiesa Nuova, venerdì alle ore 17, Federico Vittore Nardelli terrà una conferenza sul tema: «La concezione Tomistica dello Stato per l'attuale romanità».

La Voce sportiva

Un incontro di rugby a favore dei giuliani

Il Comitato per l'assistenza ai Giuliani ha concluso per domenica 14 aprile p. v. un incontro di rugby tra la «S. S. Rugby Roma» e la «S. S. Giuliana» di Trieste.
Detto incontro, che è il primo che si effettua a Roma con una squadra di Trieste dalla cessazione delle ostilità, avrà — data l'eccezionalità dell'avvenimento — la sua sede di svolgimento sul terreno di gioco dello Stadio Nazionale.

* * *

Villa Glori. Il premio Agnano, lire 125.000 per 4 anni e oltre, m. 1600, è stato vinto di prepotenza da Que Valiez ed in tempo di 1.55.9 su Beldemonio, Folgorito, Napolenone. V. U. 13; A. 35; D. 21. Si sono aggiudicate le altre corse: Arpagadore, Cronos, Carillo, Trieste, Lair, Tintoretto, Alicante, Treno Elettrico e Marconetto.

al G. d'azione sociale S. T. A.

Domenica 14, alle 10, nei locali sociali in piazza Bainsizza, sarà inaugurata la bandiera del Gruppo. Parlerà **GIROLAMO GRISOLIA.**
I gruppi d'azione sociale e le sottosezioni vicinori sono invitati ad inviare rappresentanze con bandiere.

P. R. I.

Comitato Centrale Elettorale

Viale Principe di Piemonte 146

Tutti gli inscritti al partito e simpatizzanti debbono passare nella sede in Via Principe di Piemonte 149 nei giorni di Giovedì e Venerdì dalle ore 16 alle 20 per urgenti comunicazioni. Si fa particolare invito ai repubblicani dei quartieri Esquilino, Tiburtino, Monti, Celio, Appio-Latino, Prenestino.

* * *

Sono convocate in assemblea generale le seguenti Sottosezioni e Circoli Giovanili:

Per martedì 10:

Sottosezione Ostiense Metronio, alle 19 (unificato Ostiense).

Gruppo Giovanile «Iacopo Ruffini», alle 19.

Circolo Giovanile «San Saba», alle 20,30.

Per giovedì 11:

Sottosezione Ostiense, alle 19.

Per venerdì 12:

Sottosezione Latino Metronio (v. Emanuele Filiberto 2, angolo v. Satrico), alle 20 (nuova sede dei locali sociali: Piazza Re Girolamo Grisolia).

Per sabato 13:

Sottosezione Cave - Tuscolano, alle 19.

Sottosezione Salario - Parioli. Sono in distribuzione gratuita le copie del volantino «La monarchia» e «La Repubblica» edite da questa sottosezione.

Sottosezione Nomentano - Italia. I militanti che hanno avuto in consegna le liste per la sottoscrizione straordinaria per la lotta elettorale sono pregati di riconsegnarle in Segreteria entro il 12 aprile p. v.

Conferenza della prof. Martinelli

Sabato 13 alle 18,30, nella scuola media di via Federico Torre, la professoressa **Martinelli** parlerà sul tema: «Il Partito Repubblicano Italiano nell'ora presente».

RENDINA
GENOVA ROMA LONDRA
Sede Centrale:
ROMA - Piazza del Grillo - Uff. Vendite, Tel. 681.174 - 62.475
Agenzie nelle principali città.

AMMINISTRAZIONI IMMOBILI
accettansi da geometra diploma massima serietà e precisione.
Telefonare al 468.622

Avvisi sanitari

Dott. SENISCALCO
Specialista malattie VENEREE - PELLE
Via Volturno 7, sc. 1, int. 4 (9-11; 16-19)
Telefono 483.869

Prof. Dott. G. De Bernardis
Specialista VENEREE E PELLE
IMPOTENZA
Disturbi e accidenti sessuali.
Ore: 9-13, 16-19; festivi: 10-12
Via Principe Amedeo, 2
Angolo Viminale (presso Stazione)

Dott. THEODOR LANZ
VENEREE - PELLE
Via Cola di Rienzo 153 - Tel. 54.501
Fer. ore 8-20 - Fest. ore 8-13

Dott. DAVID STROM
Specialista Dermosifilopata
MALATTIE VENEREE E PELLE
Via Cola di Rienzo 153 - Tel. 54.501
Feriali ore 8-20; Festivi 8-13.

Dott. SCARLATA
Nell'Università di Roma
Specializzato PELLE e VENEREE
Via Firenze 42 (tratto Via Nazionale - Via XX Settembre).
Tel. 484-708 - Orario: 8-13, 16-20; fest. 8-12

Dott. LI VIRGHI
Specialista in urologia (malattie genito urinarie e VENEREE) V. Tacito, 7 (P.za Cola di Rienzo) 8-11, 17-20 (351.048)

Dott. ELIO DEL GIUDICE
Dermosifilopata Specializzato nell'Università di Roma
PELLE - VENEREE
Via Nazionale 230 (ang. Via IV Fontane)
Tel. 40.134. (Orario: 8-13; Fest. 8-11,30)

Dott. ALFREDO STROM
VENEREE - PELLE
Emorroidi Varici - Ragadi - Piaghe Idrocele
Cura indolore e senza operazione
Corso Umberto 601 - Tel. 61.929. Ore 8-20

Dott. F. NASISI
VENEREE - PELLE
Via Cristina Antonina 41
(Piazza Colonna) Telefono 61.702
Fer. 11-11; 16-19; Fest. 10-12

Dott. PAUTRIER
SPECIALISTA
VENEREE E PELLE
Via Merulana, 13 (S. Maria Maggiore)

Dott. U. TUCCI
CORSO TRIESTE, 150
(P.za Istria Tram 6)
Tel. 858.262 ore 14-17
OCULISTA

Dott. G. DELLA SETA
Specialista VENEREE, PELLE
VIA ARENULA 29, int. 1
Orario: 8-13, 16-20 e per app. Tel. 65.858

GLI SPETTACOLI

«Un americano in vacanza»

La trama — una tenue storia d'amore che ha per protagonisti una dolce maestrina italiana e un allegro «doughboy» — serve di pretesto per raccogliere, disinvoltamente senza pericolosità lungo il metraggio, le più belle immagini di Roma e taluni suoi aspetti caratteristici. Il film, che è venuto fuori dalla fervida regietica di Zampa segna al suo attivo talune notazioni di qualche sapore. Il bel volto di Valentina Cortese, la disinvoltura di Leo Date e la caratterizzazione gustosa del Cell, oltre una fotografia smagliante. Per il resto abbiamo di eccezionale, ora si eccettui il pezzo del ballo girato a Villa Malta ch'è di un gusto esecrabile. Completano la distribuzione Elli Parvo, Andrea Checchi e Paolo Stoppa alle prese con una macchietta troppo insistita.

E. Caran.

A S. CECILIA. Venerdì 12, alle ore 17, concerto in abbonamento del violinista Georg Kulenkampff; collaboratore al pianoforte Armando Renzi, con il seguente programma: 1) Beethoven: sonata in la magg. op. 47 (a Kreutzer); 2) Bach: Ciaccona; 3) Mendelssohn: concerto in mi min. per violino e pianoforte op. 64; 4) Debussy: Notturno; 5) Dvorak: Danza slava; 6) Sarasate: introduzione e Tarantella.

Oggi mercoledì, alle ore 17,30, replica di «Traviata». Domani giovedì, alle ore 17,30, replica di «Andrea Chénier», ore 8ª ed ultima rappresentazione per l'abbonamento feriale. Interpreti: Maria Caniglia, Galliano Masini e Benvenuto Franci. Direttore d'orchestra: Franco Ghione. Vendesi ghione.

Agorà: Notte d'amore.
Aquila: I deputati.
Arenula: Inferno giallo (ore 14,30).
Astra: Capitan Furia.
Attualità: Un americano in vacanza.
Augustus: La cigarrina e il cow-boy.
Aurelio: La gitana.
Ausonia: Ombre rosse.
Cernini: Un giorno nella vita.
Brancaccio: L'ultima speranza.
Capranica: Un americano in vacanza.
Capranichetta: Un americano in vacanza (ore 16,30, 18,30, 21,30 - Tel. 67.465).
Centrale: Allora lo sposo 10.
Clodio: Ribalta di gloria.
Cola di Rienzo: Luce verde.
Colonna: La fabbrica.
Colosseo: Segnali nella nebbia.
Corso: Malta.
Cristallo: Ali Babà va in città.
Delle Provincie: Armonie di gioventù.
Delle Terrazze: Sogno di Butterfly.
Doria: Le avventure di Tom Sawyer.
Edan: Storia di una capinera.
Excelsior: Ombre del male.
Farnese: Follia.
Fiaminio: Avventura al Grand Hôtel.
Follie: La via della felicità, e Cia Rivista Balsemi.
Galleria: Maria Luisa.
Giulio Cesare: O sole mio.
Gloria: Il dott. Antonio.
Imperiale: Un americano in vacanza (Spettacoli continuati dalle 10,30).
Induno: L'amore è nevita.
Iris: Il sogno innamorato.
Italia: Ali nella tempesta.
Jovinelli: La voce del cuore, e Compagnia «Rapsodie viennesi».
La Fenice: Sorelle di latte, e Cia Tarantini e Beltrini.
Manzoni: Dalle ore 15,30: Lo stravagante dott. Mabuse, e Cia di riviste Cerbara.
Sala Laurentina: Voce senza volto.
Salone Margherita: Malia.
Salario: Il diavolo va in collegio.
Esperia: Amore bianco.
Savoia: L'ultima speranza.
Smeraldo: Segno di tiro alla freccia.
Supercinema: Un giorno nella vita.
Splendore: Il sentiero della gloria.
Trianon: La stravagante dottor Mabuse.
Trieste: Ribalta di gloria.
Tuscolo: Il giardino dell'oblio, e Cia di riviste.
XXI Aprile: Occhi nella notte.

FRANCESCO PERRI
Direttore responsabile

Società Anon. Poligrafica Italiana
Via della Guardiola, 22

EDUCAZIONE SESSUALE
con ogni mezzo. Rapido e completo sviluppo e ricupero forze virili. Prof. Dr. U. FRANK, docente neuropatologia nell'Università. - Via Nazionale, 163 - Telefono 64.910 - Orario: 11-13 e 18-19.

INSETTI
DISTRUGGIAMO RADICALMENTE
LA FIDENTE - Tel. 392.668

MUSICALRADIO
VIA DELLE CONVENTITE, 22 - Tel. 63.679

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...zione degli abbonamenti ...linee delle Vicinali

...gli incidenti avvenuti sulle ...e Vicinali in seguito alla ...della *Stefer* di aumentare ...del 25 per cento, si è ar... una pacifica composizione ...tema. In virtù della quale ...ni ha concesso una riduzio... 5 per cento sul costo degli ...enti.

...a di mutilati disoccupati

...ti ed invalidi di guerra ...ti di Roma, riunitisi in as... nei locali della Casa Ma... ...no approvato un ordine del ... cui, dopo aver richiamata ...ne del Ministro Gasparotto ...pplicazione integrale della ... 1921, siano eliminati dal... ...ministrazioni statali e para... degli Enti vari tutti gli ...messi in disponibilità spe... godono già di uno stipen... dallo Stato.

...rso della riunione è stato ...so di iniziare una agita... a quando non saranno ...te richieste, dando incarico ...commissione di trattare col ... Gasparotto per la rapida ...della questione interessante ...Mati e invalidi disoccupati.

...i assunti dall'I. N. A. I. L.

...ppo di reduci ci è venuto que... ...a all'Istituto Nazionale Assi... ...ortuni sul Lavoro, dove han... ...to il licenziamento di venti... ...Tre analoghe di altrettanti re...

...o alla Stampa ...zato dai corrispondenti

...17, alle 22, grande ballo al ...ella Stampa (Palazzo Margherita ...Umberto), organizzato dal ... corrispondenti. La ditta **Lu...lla Veneta** ha offerto ben pa... signore che interverranno. **Pi...Via Veneto** ha offerto ben per ...e i *Magnozini allo Statuto* ...no per uomo.

...ne del Consiglio Nazionale ...derazione Vigili del Fuoco

...siglio Nazionale della Fe... Vigili del Fuoco si riuni... ...comu presso la C.G.I.L. nei ...1, 12 e 13 c. m.

...ori all'ordine del giorno ri...

...direttori « Forze Lavoro » comunica che il 13 aprile c. a., nei locali del Cinema « Esperia » (Piazza Sonnino), alle ore 16, avrà luogo l'Assemblea Generale della Sezione Romana. Si invitano i soci ad intervenire.

Tutti gli automobilisti romani che intendano aderire alla « Giocata dell'Automobile » indetta dal R.A.C.I. e dal settimanale « L'Automobile » per domenica prossima possono ritirare il contrassegno per la macchina presso tutti i posteggi autoveicoli.

La prima attrice di Nino Taranto, Lilì Mineo di anni 25, ha perduto ieri, in circostanze non ancora precisate, tutto il suo bagaglio per un valore di circa 600 mila lire. Ella aveva collocato i propri colli sul tetto di una 1500 da noleggio a bordo della quale doveva recarsi a Napoli. Il Commissariato di Porta Maggiore sta svolgendo attive indagini.

Sono stati arrestati tali Antonio Gambacorta di anni 26 e Egidio Corasi di anni 29 responsabili del furto di sette bilanci di proprietà di Carla Barlando asportato da uno scantinato in via Battazzi.

:: CULTURA ::

Nell'aula dell'Istituto Botanico, domani, giovedì, alle ore 16, il prof. Vincenzo Rivera, ordinario di Botanica, terrà la prolusione al suo corso parlando sul tema: « Radiazione e vita nel mondo vegetale ».

Nell'Oratorio del Borromini, in piazza della Chiesa Nuova, venerdì alle ore 17, il dott. Vittorio Nardelli terrà una conferenza sul tema: « La concezione Tomista dello Stato per l'attuale romanità ».

La Voce sportiva

Un incontro di rugby a favore dei giuliani

Il Comitato per l'assistenza ai Giuliani ha concluso per domenica 14 aprile p. v. un incontro di rugby tra la « S. S. Rugby Roma » e la « S. S. Giovinezza » di Trieste.

Detto incontro, che è il primo che si effettua a Roma con una squadra di Trieste dalla cessazione delle ostilità avvenute — data l'eccezionalità dell'avvenimento — la sua sede di svolgimento sul terreno di gioco dello Stadio Nazionale.

* * *

Villa Glori. Il premio Agnano lire 125.000 per 4 anni e oltre, m. 1600, è stato vinto di precisione da Quo Vadis col tempo di 1.25.3 su Beldemonio, Folgorito, Napoleone. V. 11; 13; A. 35; D. 21. Si sono azzuffate le altre corse. Avogadro, Cimo, Carillo, Trieste, Emir, Tintoretto, Alicante, Treno Elettrico e Maccomero.

...al G. d'azione sociale S. T. A.

Domenica 13, alle 10, nei locali sociali in piazza Ragusa, sarà inaugurata la Bandiera del Gruppo. Parlerà **GIROLAMO GRISOLIA.**

I gruppi d'azione sociale e le sottosezioni vicinori sono invitati ad inviare rappresentanze con bandiere.

P. R. I.

Comitato Centrale Elettorale

Viale Principe di Piemonte 146

Tutti gli inscritti al partito e simpatizzanti debbono passare nella sede in Via Principe di Piemonte 149 nei giorni di Giovedì e Venerdì dalle ore 16 alle 20 per urgenti comunicazioni. Si fa particolare invito ai repubblicani dei quartieri Esquilino, Tiburtino, Monti, Celio, Appio-Latino, Prenestino.

* * *

Sono convocate in assemblea generale le seguenti Sottosezioni e Circoli Giovanili:

Per mercoledì 10:

Sottosezione Ostiense-Metronio, alle 19 nella sede del Comitato Elettorale.

Gruppo Giovanile « Iacopo Ruffini », alle 19.

Circolo Giovanile « San Saba », alle 20,30.

Per giovedì 11:

Sottosezione Ostiense, alle 19.

Per venerdì 12:

Sottosezione Latino Metronio (v. Giulia n. 2, angolo V. Natrino), alle ore 20 inaugurazione dei locali sociali, parlerà l'on. Girolamo Grisolia.

Per sabato 13:

Sottosezione Cave - Tuscolano, alle 19.

Sottosezione Salario - Parioli. Sono in distribuzione gratuita le copie del volantini « La monarchia » e « La Repubblica » edite da questa sottosezione.

Sottosezione Nomentano - Italia. Gli amici che hanno avuto in consegna le liste per la sottoscrizione straordinaria per la lotta elettorale sono pregati di riconsegnarle in Segreteria entro il 12 aprile p. v.

Conferenza della prof. Martinelli

Sabato 14, alle 18,30, nella scuola media di via Federico Torre, la professoressa **Martinelli** parlerà sul tema: « Il Partito Repubblicano Italiano nell'ora presente ».

RENOIR
GENOVA ROMA LONDRA
Sede Centrale:
ROMA - Piazza del Grillo - Uff. Vendite, Tel. 681.174 62.475
Agenzie nelle principali città.

AMMINISTRAZIONI IMMOBILI
accettasi da geometra diploma massima serietà e precisione.
Telefonare al 488.622

Avvisi sanitari

Dott. SINISCALCO
Specialista malattie VENEREE - PELLE
Via Volturno 7, sc. 1, int. 4 (10-11; 16-19)
Telefono 483.605

Prof. Dott. G. De Bernardis
Specialista VENEREE E PELLE
IMPOTENZA
Diuresi e eiaculazione sessuali.
Ore: 9-13, 16-19; festivi: 10-12
Via Principe Amedeo, 2
Angolo Viminale (presso Stazione)

Dott. THEODOR LANZ
VENEREE - PELLE
Via Cola di Rienzo 152 - Tel. 54.801
Feriali ore 8-20 - Festivi ore 8-12

Dott. DAVIDSTROM
Specialista Dermosifilopata
MALATTIE VENEREE E PELLE
Via Cola di Rienzo 152 - Tel. 54.801
Feriali ore 8-20; Festivi 8-13

Dott. SCARLATA
Nell'Università di Roma
Specializzato PELLE e VENEREE
Via Firenze 48 (tratto Via Nazionale - Via XX Settembre).
Tel. 484.708 - Orario: 8-13, 15-18; festivi 8-13

Dott. LI VIRGHI
Specialista in urologia (contagio genito urinario e VENEREE) V. Tacito, 7 (P.za Cola di Rienzo) 9-11, 17-20 (354.045)

Dott. ELIO DEL GIUDICE
Dermosifilopata Specializzato nell'Università di Roma
PELLE - VENEREE
Via Nazionale 239 (ang. Via IV Fontane)
Tel. 40.134. Orario: 8-13; Fest. 8-11,30

Dott. ALFREDO STROM
VENEREE - PELLE
Emorroidi Varici - Ragadi - Piaghe Ulcerose
Cura indolore a senza operazione
Corso Umberto 661 - Tel. 61.929. Ore 8-20

Dott. F. NASISI
VENEREE - PELLE
Via Colonna Antonina 41
(Piazza Colonna) Telefono 61.792
Fer. 11-11; 16-19; Fest. 10-12

Dott. PAUTRIER
SPECIALISTA
VENEREE E PELLE
Via Merulana, 13 (S. Maria Maggiore)

Dott. U. TUCCI
CORSO TRIESTE, 150
(P.za Istria Tram 61)
Tel. 858.252 ore 11-17
OCULISTA

Dott. G. DELLA SETA
Specialista VENEREE, PELLE
VIA ARENULA 29, int. 1
Orario: 8-13, 16-20 e per app. Tel. 65.866

GLI SPETTACOLI

...americano in vacanza ..

...na — una tenue storia d'amore ...per protagonisti una dolce mae... ...ttina e un attante « doughboy » ...di pretesto per raccogliere, die... ...di senza paralmeda lungo il ...o, le più belle immagini di ...taliani suoi aspetti caratteri... ...Film che è venuto fuori dalla ...egnatura di Zampa segna al suo ...hiare notazioni di qualche su... ...Lei volto di Valentina Cortese, ...ettura di Lee Dale e La carat... ...ne gustosa del Cei, oltre una ...a somigliante. Per il resto ...l consolante, ove si eccettui il ...el ballo girato a Villa Mafa... ...n gusto esecrabile. Completano ...ssione Elli Parvo, Andrea ...o Paolo Stoppa alle prese con ...chietta troppo insistita.

S. saran.

...CECILIA. Venerdì 12, alle ore 17, ...n abbinamento del violinista ...ulenkampf; collaboratore al pia... Armando Renzi, con il seguente ...ma: 1) Beethoven: sonata in la ...p. 47 (a Kreutzer); 2) Bach: ...4. 3) Mendelssohn: concerto in ... per violino e pianoforte op. 64; ...ny: Notturno; 5) Dvorak: Ban... 6) Sarasate: introduzione e ...le.

...ercoledì, alle ore 17,30, replica ...Vista ». Domani giovedì, alle ... replica di « Andrea Chénier », ...ed ultima rappresentazione per ...mento festivo. Interpreti: Maria ... Gaffiano Masini e Benvenuto ... Direttore d'orchestra: Franco ...Venerdì riposo.

Agnello: Notte d'amore.
Agorà: I deportati.
Arenula: Inferno giallo (ore 14,30).
Astra: Capitan Furia.
Attualità: Un americano in vacanza.
Augustus: La signorina e il cowboy.
Aurelio: La gitana.
Ausonia: Undici rose.
Centrale: Un giorno nella vita.
Brancaccio: L'ultima speranza.
Capranica: Un americano in vacanza.
Capranichetta: Un americano in vacanza (ore 16,30, 18,30, 21,30 - Tel. 672.465).
Centrale: Albero in piazza 10.
Clodio: Ribalta di gloria.
Cola di Rienzo: Luce verde.
Colonna: La falena.
Colosseo: Segnali nella nebbia.
Corso: Mafia.
Cristallo: Ali Babà va in città.
Delle Provincie: Armonie di gioventù.
Delle Terrazze: Sogno di Butterfly.
Doria: Le avventure di Tom Sawyer.
Eden: Storia di una capinera.
Excelsior: Ombre del male.
Faraone: Follia.
Flaminio: Avventura al Grand Hôtel.
Follie: La via della felicità, e Cola Rienzo Batrani.
Galleria: Maria Luisa.
Giulio Cesare: O sole mio.
Gloria: Il dott. Antonio.
Imperiale: Un americano in vacanza (Spettacoli continuati dalle 10,30).
Induno: L'amore è morto.
Iris: Il socio inaspettato.
Italia: Ali nella bufera.
Jovinelli: La voce del cuore, e Compagnia « Rapsodie viennesi ».
La Fenice: Sorelle di latte, e Cola Tarantini e Baltrini.
Manzoni: Dalle ore 15,30: Lo straordinario dott. Mirko, e Ala di rivista Carnevale.
Sala Laurentina: Vere senza volto.
Salone Margherita: Malia.
Salario: Il diavolo va in collegio.
Salerno: Avidre bianca.
Savoia: L'ultima speranza.
Smeraldo: Sogni di tiro alla fresia.
Supercinema: Un giorno nella vita.
Splendore: Il sentiero della gloria.
Trianon: Lo stravagante dottor Mirko.
Triele: Ribalta di gloria.
Tuscolo: Il giardino dell'odio, e Cola di Rienzo.
XXI Aprile: Occhi nella notte.

FRANCESCO PERRI
Direttore responsabile

Società Anon. Poligrafica Italiana
Via della Guardiola, 22

EDUCAZIONE SENSUALE
con cenni vitali. Rapido e completo avviamento al ricupero forze virili. Prof. Dr. U. FRANK, Docente Neuropatologia nell'Università - Via Nazionale, 163 - Telefono 64.910 - Orario: 11-13 e 15-19.

INSETTI
DISTRUGGIAMO RADICALMENTE
LA FIDENTE - Tel. 392.663

MUSICALRADIO
VIA DELLE CONVERTITE, 22 - Tel. 63.570

12 4 5 6

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

bilità di riprendere, neanche in un secondo tempo, quelle linee mediterranee e quelle linee che ci legavano coll'America Latina, e che occorrerà pur percorrere se vogliamo essere presenti, almeno là dove colonie italiane vivono se anche non prosperano.

Non basta dunque essere un aerodromo internazionale, per il traffico aereo degli altri; e non conviene nemmeno limitarsi al progetto di una società civile italiana L.I.A. (Linee Italiane Aeree) che vuole impostare un traffico stellare, con partenza da Roma per indirizzarsi a tutte le più importanti città della periferia: Milano, Torino, Genova, Venezia, Napoli, Catania, Palermo, Bari, Cagliari, Sassari. E non basta nemmeno concepire una linea circolare, facente scalo, probabilmente quotidiano, nelle città di cui sopra e curata sempre dalla LIA, coll'appoggio della Transcontinental Western Airlines.

Occorre studiare il modo d'interferire e d'inserirsi nel traffico internazionale, se pure ciò dovesse imporre al contribuente italiano nuovi sacrifici, ed allo Stato Democratico nuove responsabilità. Se si è trovato il modo di stringere un accordo, con relativo pagamento dilazionato di 50 Libertyships, per un ammontare di parecchi milioni di dollari, è presumibile che si debba trovare il modo per redigere accordi analoghi colle Nazioni da cui dipende il nostro destino aeronautico.

Non si tratta di dignità nazionale, si tratta d'interesse commerciale, si tratta di trasformare gli aerodromi romani, che oggi sono passivi in aerodromi attivi; e coloro che oggi dicono *no* hanno tutto l'interesse che le linee italiane, il personale italiano, partecipino al traffico aereo internazionale, per cui Roma non sarà solo uno scalo, ma una capitale che va nel cielo, fino alle altre capitali, nelle altre nazioni.

Aerodromo internazionale quindi! Sì, ma noi due soli? 50 milioni di uomini oggi non possono essere considerati una massa coloniale; essi devono essere rappresentati, anche, nei mari come nel cielo. Pensare altrimenti, sarebbe negare ad un popolo la vita; ed a questo popolo sono stati negati, molti, troppi diritti.

Enrico Terracini

presenta diramazioni anche nell'Italia settentrionale.

Le indagini continuano per snidare l'intera banda.

I collaborazionisti di Borbona

Uno dei colpevoli condannato a morte

Sette testimoni a discarico incriminati per falso

Dopo dieci giorni di udienze, si è concluso davanti la I Sezione del Tribunale militare, presieduta dal gen. Fantoni, il processo a carico di Nicola Baldassarre, Mario, Pasquale e Lorenzo Giorgi, e di certo Durante, tutti imputati di collaborazionismo, e in particolare della fucilazione dei patrioti Luigi, Pio e Guido Troiani, Tocchio e Lepez, avvenuta nell'aprile 1944 in Borbona (Rieti).

Circa 100 testimoni sono stati escussi: ben 7 di essi sono stati incriminati per falso.

La Corte ha respinto l'istanza della difesa del Baldassarre che voleva chiarire la posizione dei testi accusati di mendacio.

Il Tribunale ha condannato il Baldassarre alla pena capitale, Mario Giorgi a 20 anni di reclusione, il Durante a 2 anni e 6 mesi, assolvendo gli altri per insufficienza di prove.

La difesa del Baldassarre ha presentato ricorso.

GESTA DI DISERTORI ALLEATI

Ruba una macchina e per fuggire uccide un giovanetto

Di un orribile investimento, che ha causato la morte sul colpo di un giovanetto, si è fatto autore ieri verso mezzogiorno un disertore alleato, tale Ivalel Mathew, che impadronitosi della macchina numero 3134059, dopo una furibonda lotta col negro che la conduceva, si dava a una folle corsa.

Giunto all'angolo tra Viale Manzoni e Via di Porta Maggiore, ove sostava il scolaro Alberto La Bella, la macchina travolgeva il giovanetto, trascinandolo per alcuni metri e uccidendolo sul colpo.

Il disertore continuava malgrado ciò la sua corsa furiosa sinchè due motociclisti italiani, all'altezza del Molino Pantanella, lo raggiungevano e lo costringevano a fermare sul luogo dell'investimento, ove solo l'intervento della forza pubblica riusciva a sottrarlo alla giusta ira della folla che voleva linciarlo.

Maria Denis attende

Maria Denis attende notizie da Milano. Quelle che sono giunte in questi giorni sono abbastanza tranquillizzanti e si dice che dopo la testimonianza di Luchino Visconti il regista che fu messo al sicuro dalla diva nel periodo dei suoi rapporti con Koch, la Procura Generale che pro secondo l'accusa, si sarebbe prestata a fare da ricettatrice. Un giorno uno dei tedeschi, ubriaco, infilatosi in una capanna, violentava una donna e fu ucciso dal suo compagno. Sembra che il Tagliaferri si sia vantato di essere stato lui l'autore di tale uccisione, ragione per cui fu arrestato dai tedeschi e condannato a morte.

Nel loro interrogatori gli imputati, per la maggior parte condannati più volte per reati comuni, si sono protestati innocenti malgrado che alcuni di essi siano stati identificati, oltre che attraverso il film, anche da testimoni oculari. Solo il barcaiolo, Carlo Arenati, che secondo l'accusa fu colui che sul momento diede i colpi di grazia sulla testa del povero Carretta al momento in cui questi, allo stremo delle forze, cercava di aggrapparsi alla sua barca, ha ammesso di essere

sbirri di Cinecittà, mentre la cassiere Ornella De Giorgi restava ferita.

Rastrellamento di borsari e di "segnorine,, a P. Barberini

Numerose camionette della Polizia allerta, appoggiate da due autocarri, bloccavano verso le 22 di ieri sera le strade adiacenti a piazza Barberini, procedendo al fermo di un centinaio di persone che in quel momento s'intrattenevano con i militari alleati, comprese una ventina di donne.

L'assassinato di Castel Fusano è stato identificato

Grazie ad alcuni oggetti trovati presso le scheletro rinvenuto a Castel Fusano l'altro ieri, la polizia è riuscita ad identificarlo.

Si tratta del 21enne Ilario Ercoli, già abitante in via Tara 25, che si allontanò da casa il 25 ottobre '45 per recarsi nel suo negozio di generi alimentari in via Oxilia 8.

VENITE PESCIOLINI ALL'ACQUA DOLCE

Un irregolare "concorso pronostici,,

La storia dei «venite pescolini all'acqua dolce» venne fuori anni or sono, quando, un bottone di corso Umberto, pensò bene di escogitare un curioso concorso pronostici. La scommessa consisteva, se ben ricordiamo, nell'indovinare quale dei pesciolini dei tanti contenuti in una vasca, e tutti debitamente numerati, morisse per ultimo lasciati come erano i pesci senza alimento da quando cominciava il gioco. La cosa venne agli orecchi delle autorità e suscitò scandalo perchè parve allora mostruoso ai «gerarchi» del tempo, che per gioco si sacrificassero vite innocenti. Non ricordiamo se il negozio finì in galera, ma certo a salvaguardia dal momento dei pesci, il fascismo che preparava le catacombe, fu in prima linea.

Questa storia dei pesci ci è venuta alla memoria leggendo sul giornale sportivo specializzato la notizia di un concorso pronostici sul campionato di calcio.

Perchè questo concorso, organizzato dall'Ufficio Organizzazione Manifestazioni Sportive ci sembra proprio l'anno per ricordi precedenti.

Questo concorso che stabilisce dei premi di L. 5000 per chi indovina 10 risultati di partite su 30 e contro ogni regola e rassomiglia al gioco del lotto, sulla cui sopravvivenza si può transigere perchè è esercitato dallo Stato. Ma chi è l'U. C. M. S. che può permettersi di creare un gioco pubblico venendo meno alle regole del galantuomo? Ammettendo che all'U. C. M. S. pervenga il 7 sulla tagliandi questi tagliando deve essere accompagnato dalla tassa di venti lire si ha da bravo di centomila lire sottili. Vediamo ora perchè sudovi-

sulle classifiche e dilettissimo quali sono stati pagamenti effettuati nella scorsa settimana dall'U. C. M. S. Eccoli qua: L. 250 a un concorrente che ha realizzato 12 punti; L. 250 a un concorrente che ha realizzato 10 punti; L. 50 a tre concorrenti che hanno realizzato 10 punti. In totale L. 500.

Non sappiamo quanti siano stati i tagliandi ricevuti, ma pensiamo che molti pesciolini siano andati all'acqua dolce. Ora noi chiediamo alle autorità se sono a conoscenza di questo concorso pronostici che ha tutta l'aria di un grossissimo affare per chi lo esercita. E se ne sono a conoscenza domandiamo — senza offesa per nessuno — perchè debbano essere perseguitati i tamburi di bische volanti.

1° Programma (m. 360,9). Giornale radio: ore 13, 13, 20, 23. — Ore 11,10: Concerto del tenore; 11,55: Borsa di Milano; 11,20: Napoli canta; 12: «L'amico Fritz»; 13: Concerto; 13,30: Musica; 13,40: Artisti al microfono; 13,55: Musica brillante; 14,10: Parole d'oggi; Luigi; 14,20: Concerto Gadini; 14,40: Mondo da ballo; 15,10: Ultime notizie;

2° Programma (m. 420,8). Giornale radio: ore 16, 20, 23. — Ore 11: Orchestra; 11,25: Musica romantica; 11,50: Conversazione; 15,10: Orchestra Vitale; 15,45: Melodie; 16: Ballo; 17: Caleidoscopio; 19,15: Musica d'archi; 19,30: L'Italia risorge; 20,20: La voce di Londra; 21: «Nozze che fu»; 21,30: «La Costituente e la redazione della carta costituzionale»; 22,20: Ricordati questo nome;

della Fede

Un or

Spettac

OPERA:
ADRIANO:
ARTI:
ELISEO:
LA SCENA
NILO DA
QUATTRO
QUIRINO:
SALA UM
VALLE:
Acquario:
Alambra:
Ambasciat

2457

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...no studenti di Cinecittà, mentre la giovane Ornella De Giorgi restava ferita.

Rastrellamento di borsari e di "segnorine,, a P. Barberini

Numerose camionette della Polizia alleata, appoggiate da due autovetture, incrociavano ieri in 2ª di servizio le strade confluenti a piazza Barberini, procedendo al fermo di un centinaio di persone che in quel momento s'intrattenevano con i militari alleati, comprese una ventina di donne.

L'assassinato di Castel Fusano è stato identificato

Grazie ad alcuni oggetti trovati presso lo scheletro rinvenuto a Castel Fusano l'altro ieri, la polizia è riuscita ad identificarlo.

Si tratta del 21enne Enzo Ercoli, già abitante in via Turi 23, che si allontanò da casa il 25 ottobre '43 per recarsi nel suo negozio di commestibile in via Ostilia 5.

della Federazione Vigili del Fuoco

Il Consiglio Nazionale della Federazione Vigili del Fuoco si riunisce in Roma presso la C.G.I.L. nei giorni 11, 12 e 13 c. m.

I lavori all'ordine del giorno ri-

...premio Azzimo, Pre 175.000 per 4 anni e oltre, m. lgp, e Italo vinto di percolone da Quo Vadis sul tempo di 1.33.9 su Relpennato, Polcenigo, Napoleone. V. L. 12: A. 35; O. 21. Si sono segnalate le altre cose Arngadore, Orma, Cerillo, Tolfa, Emir, Tintoretto, Alicante, Treno Elettrico e Maccomero.

Conferenza della prof. Martinelli

Sabato 13, alle 18,30, nella scuola media di Via Federico Torre, la professoressa **Martinelli** parlerà sul tema: «Il Partito Repubblicano Italiano nell'ora presente».

GLI SPETTACOLI

"Un americano in vacanza,,

La trama — una trama storia d'amore che ha per protagonisti una dolce maestrina italiana e un attante «doughboy» — serve di pretesto per raccogliere, disseminandoli senza parsimonia lungo il metraggio, le più belle immagini di Roma e taluni suoi aspetti caratteristici. Il film che è venuto fuori dalla fatica registica di Zampa segna al suo attivo taluni notevoli di qualche sapore, il bel volto di Valentina Cortese, la disinvoltura di Leo Dale e la caratterizzazione gustosa del Cafi, oltre una fotografia smagliante. Per il resto niente di eccezionale, ove si eccettui il pezzo del ballo girato a Villa Malta che è di un gusto encomiabile. Completano la distribuzione Elli Parvo, Andrea Checchi e Paolo Stoppa alle prese con una macchietta troppo insistita.

G. Garan.

A S. CECILIA, Venerdì 12, alle ore 17, concerto in abbonamento del violinista Georg Kulenkampff; collaboratore al pianoforte Armando Renzi, con il seguente programma: 1) Beethoven: sonata in la magg. op. 47 (a Kreutzer); 2) Bach: Ciaccona; 3) Mendelssohn: concerto in mi min. per violino e pianoforte op. 64; 4) Debussy: Notturno; 5) Tvorak: Danza slava; 6) Sarasate: Introduzione e tarantella.

Oggi mercoledì, alle ore 17,30, replica di «Traviata». Domani giovedì, alle ore 17,30, replica di «Andrea Chénier», come 8ª ed ultima rappresentazione per l'abbonamento feriale. Interpreti: Maria Caniglia, Gaffiani Maatil e Benvenuto Franci. Direttore d'orchestra: Franco Ghione. Venerdì riposo.

Spettacoli di mercoledì 10

TEATRI

OPERA: ore 17,30: «La Traviata».
ADRIANO: Riposo.
ARTI: ore 17,30, Cia Italiana Allestimenti di operetta e 2 atti di Rapsodia.
ELISEO: Cia Laura Adani, ore 17,30: «I fidanzati impossibili» di G. B. Shaw.
LA SCENA: ore 17,30: «Una brevalla viaggiatrice».
NILO DANZE (Via XXI Aprile, 27). Trattenimenti danzanti (concerti, saletta da ballo anche all'aperto).
QUATTRO FONTANE: Ore 17,30 e 20,45: «Quando canterà il cuore» con B. Maggio (prezzi famigliari).
QUIRINO: Riposo.
SALA UMBERTO: dalle ore 16,30: «La strada della fortuna» con Nino Nini e Adriana Edelweiss.
VALLE: Grande rivista polacca: «Parata 1946». Ore 17,30.

CINEMA

Acquario: L'angelo della sera.
Alambra: La carne e l'anima.
Altieri: Il fantasma della città.
Ambasciatori: La signorina e il cowboy.
Appio: Notte d'amore.
Apollo: I disperati.
Arenula: Inferno giallo (ore 14,30).
Astra: Capitan Furia.
Attualità: Un americano in vacanza.
Augustus: La signorina e il cowboy.
Aurelio: La ultima.
Ausonia: Dottore rosso.
Bernini: Un giorno nella vita.
Brancaccio: L'ultima speranza.
Capranica: Un americano in vacanza.
Capranichetta: Un americano in vacanza (ore 16,30, 18,30, 21,30 - Tel. 672.465).
Centrale: Allora la spasso lo.
Clodio: Ribalta di gloria.
Cola di Rienzo: Luce verde.
Colonna: La falena.
Colosseo: Segnali nella nebbia.
Corso: Mafia.
Cristallo: Ali Baba va in città.
Delle Provincie: Armonie di gioventù.
Delle Terrazze: Zoppo di Butterfly.
Doria: Le avventure di Tom Sawyer.
Eden: Storia di una capinera.
Excelsior: Ombre del male.
Faraone: Follia.
Flaminio: Avventura al Grand Hotel.
Follie: La via della felicità, e Cia Romolo Balzani.
Galleria: Maria Luisa.
Giulio Cesare: O sole mio.
Gloria: Il dott. Antonio.
Imperiale: Un americano in vacanza (Spettacoli continuati dalle 10,30).
Induno: L'amore è novità.
Iris: Il segno innamorato.
Italia: All nella bufera.
Jovinelli: La voce del cuore, e Compagnia «Rapsodie viennesi».
La Fenice: Scarpe di latta, e Cia Taranto e Boltini.
Manzoni: Dalle ore 15,30: La stravagante dott. Micha, e Cia di Ubaldo Carnabuci.
Massimo: Il bambolo della Californio.
Marzini: Il mistero del lago.
Modernissimo: Sala A: Le otto mogli di Barbablù; sala B: I ricattati.
Moderno: Mafia.
Nomentano: All'est di Tahiti.
Nuovo: Febbre.
Odeon-Iris: L'uomo nacque due volte.
Olimpia: L'uomo nacque due volte.
Orfeo: Prime armi.
Ottaviano: Arcobaleno.
Palazzo: La tigre del mare, e Compagnia Ricotti.
Palestrina: Il sogno di Butterfly.
Parioli: La cena del maltese.
Planetario: La tigre del mare.
Plinius: La cameriera Parisienne.
Pol. Margherita: Come nei Modiglioni.
Principe: Natascia, e Cia di riviste.
Quirinale: Cowboy dilettante.
Quirinetta: The great waltz (il grande valzer con F. Gravet, L. Rainer e M. Korjus) ore ord. integrale, ore 16,45, 19,30, 18,30, 21,15 (Tel. 680.432).
Reale: Il canto della vita, e Cia di riviste Valentini - Del Duca.
Regina: Ore 9, lezione di chimica.
Rex: Il figlio di Tarzan.
Rialto: Luna nuova.
Rivoli: Un sogno nella vita (ore 16,30, 18,45, 21,15).
Rosa: Compagnie drammatiche italiane: «Il calvario».
Sala Laurentina: Voce senza volto.
Salone Margherita: Malia.
Salario: Il diavolo va in collegio.
Salerno: Amore bianco.
Savoia: L'ultima speranza.
Smeraldo: Sete di tiro alla freccia.
Supercinema: Un giorno nella vita.
Splendore: Il sentiero della gloria.
Trianon: Lo stravagante dottor Micha.
Trieste: Ribalta di gloria.
Tuscolo: Il giardino dell'obice, e Cia di riviste Valentini - Del Duca.
XXI Aprile: Ochi nella notte.

FRANCESCO PERRI
Direttore responsabile

Società Anon. Poligrafica Italiana
Via della Guardiola, 92

EDUCAZIONE SESSUALE
con sede unica. Rapido e completo avviamento a sicuro lavoro virile. **Prof. Dr. U. FRANK**, docente di psicopatologia sessuale all'Università - Via Nazionale, 183 - Telefono 64.910 - Orario: 11-13 e 15-18.

INSETTA
DISTRUGGIAMO RADICALMENTE
LA FIDENTE - Tel. 392.663

Dott. LI VIRGH
Specialista in urologia (malattie genito urinarie e VENEREE) V.
(P.za Cola di Rienzo 9-11, 17-2

Dott. ELIO DEL GIU
Dermosifilopata Specialis
nell'Università di Roma
PELLE - VENERE
Via Nazionale 230 (ang. Via IV
Tel. 40.134. Orario: 8-13; Fest

Dott. ALFREDO STE
VENEREE - PELLE
Emorroidi Varici Ragadi
Idrocele
Cura indolore a senza oper
Corso Umberto 501 - Tel. 61.529

Dott. F. NASIS
VENEREE - PELLE
Via Cristina Antonina
(Piazza Colonna) Telefono
Fer. 11-11; 16-19; Fest. 1

Dott. PAUTRIE
SPECIALISTA
VENEREE E PELLE
Via Merulana, 13 (S. Maria

Dott. U. TUCCI
CORSO TRIESTE, 150
(P.za Istria Tram 6)
Tel. 858.262 ore 14-17

Dott. G. DELLA
Specialista VENEREE,
VIA ARENULA 29.
Orario: 8-13, 16-20 e per app.

MUSICALRADI
VIA DELLE CONVERTITE, 22 - Tel. 63.579
AVVERTE LA SUA SPETTABILE CLIENTELA DI AVERE INIZIA
VENDITA DEL SUO GRANDIOSO ASSORTIMENTO DI
RADIO
FISARMONICHE
DISCHI
A RA

Per quelle a rate serviteVi dell'
Istituto Informazioni GUIDA MO
FONDATO NEL 1879
ROMA: VIA FRANC. CRISPI 10 (Largo Tritone) Tel. 45.766

MARITI
VIA SOLFERINO, 47
(ang. p.za Indipendenza)
VIA CAVOUR, 337
FERRAMENTA - UTE
ARTICOLI TECNI
EDILI ed AGRICOLI
ATTREZZI PER CAN
CASALINGHI ed ELETTRODOME

La irregolare "pronostici,,

...sulla risultati e difficilissimo quasi sono stati i pronostici richiesti nella scorsa settimana dall'U. S. Sportivi qua: L. 350 a un concorrente che ha realizzato 10 punti; L. 250 a un concorrente che ha realizzato 12 punti; L. 50 a tre concorrenti che hanno realizzato 10 punti. In totale L. 750.

Non sappiamo quanti siano stati i tagliandi raccolti, ma pensiamo che molti piccolini siano andati all'Epifania delusi. Ora noi chiediamo alle autorità se sono a conoscenza di questo concorso pronostici che ha tutta l'aria di un grossissimo affare per chi lo esercita. E se ne sono a conoscenza domandiamo — senza offesa per nessuno — perchè debbano essere perseguitati i tenutari di giuochi volanti.

1° Programma (m. 302,8). Giornale radio: ore 7, 13, 20, 23 — Ore 14,10: Cronache del teatro; 13,25: Borsa di Milano; 14,30: Napoli canta; 17: «L'amore per Erik»; 20: Commento; 20,30: Musica; 20,40: Arditi di mezzotono; 20,55: Musica brillante; 21,10: Poesie d'ogni tempo; 21,30: Concerto Giulini; 22,10: Musiche da ballo; 22,50: Ultime notizie;

2° Programma (m. 420,8). Giornale radio: ore 13, 20, 23 — Ore 11: Orchestra; 11,25: Musica romantica; 14,30: Conversazione; 15,10: Orchestra Vitale; 15,45: Stelle; 16: Ballo; 17: Caleidoscopio; 19,15: Musica d'archi; 19,30: L'Italia risorge; 20,30: La voce di Londra; 21: «Amleto che fu»; 22,30: «La Costituente» e la redazione della carta costituzionale»; 4,30: Ricordate questo motivo?

12458

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

ella Federazione Vigili del Fuoco

Il Consiglio Nazionale della Federazione Vigili del Fuoco si riunisce in Roma presso la C.G.I.L. nei giorni 11, 12 e 13 c. m.

All'ordine del giorno il...

...125.000 per 4 anni e oltre, m. 1400, e dato vista di preventivo da Quo Vadis? col tempo di 1.55.3 su Beldemonio, Folgore, Napoleone. V. 15, 13; A. 25; P. 21. Si sono qualificate le altre corse: Avogadro, Cross, Carillo, Trieste, Emir, Tintoretto, Allegato, Treno Elettrico e Maccarese.

Conferenza della prof. Martinelli

Sabato 10 alle 18,30, nella scuola media di via Federico Torre, la professoressa **Martinelli** parlerà sul tema: «Il Partito Repubblicano Italiano nell'ora presente».

GLI SPETTACOLI

"Un americano in vacanza"

La trama — una tenue storia d'amore che ha per protagonisti una dolce maestrina italiana e un allegro «doughboy» — serve di pretesto per raccogliere, disinvoltamente senza particolare impegno, il metraggio, le più belle immagini di Roma e taluni suoi aspetti caratteristici. Il film che è venuto fuori dalla fatica registica di Zampa regge al suo attivo alcune notazioni di qualche sapore: il bel volto di Valentina Cortese, la disinvoltura di Leo Dale e la caratterizzazione gustosa del Dell, oltre una fotografia smagliante. Per il resto siamo di fronte a un prodotto eccezionale, ove il eccettuati il prezzo del biglietto grato a Villa Malta ch'è di un gusto orribile. Completano la distribuzione Elli Parvo, Andrea Checchi e Paolo Stoppa alle prese con una macchietta troppo insistita.

E. caran.

A S. CECILIA. Venerdì 12, alle ore 17, concerto in abbonamento del violinista Georg Kulenkampf; collaboratore al pianoforte Armando Renzi, con il seguente programma: 1) Beethoven: sonata in la magg. op. 47 (a Kreutzer); 2) Bach: Ciaccona; 3) Mendelssohn: concerto in mi min. per violino e pianoforte op. 64; 4) Debussy: Notturno; 5) Dvorak: Danza slava; 6) Sarasate: introduzione e Tarantella.

Oggi mercoledì, alle ore 17,30, replica de «Traviata». Domani giovedì, alle ore 17,30, replica di «Andrea Chénier» e, sera 8ª ed ultima rappresentazione per l'abbonamento feriale. Interpreti: Maria Caniglia, Gaffiano Masini e Benvenuto Franci. Direttore d'orchestra: Franco Ghione. Venerdì riposo.

Spettacoli di mercoledì 10

TEATRI

OPERA: ore 17,30: «La Traviata».
ADRIANO: Riposo
ARTI: ore 17,30, C.ia Baltrafio: Accanto di gioventù» e «Atti di Raphelson.
ELISEO: C.ia Laura Adani, Ore 17,30: «I fidanzati impossibili» di G. B. Shaw.
LA SCENA: ore 17,30: «Una brevità vivissima».
«**NILO DANZE**» (Viale XXI Aprile, 27). Trattenimenti danzanti (giovedì, sabato e domenica anche serale)
QUATTRO FONTANE: Ore 17,30 e 20,45: «Quando cantava l'amore» con B. Maggio spezzati familiari)
QUIRINO: Riposo.
SALA UMBERTO: dalle ore 16,30: «La strada della fortuna» con Nino Nini e Adriana Edelweiss.
VALLE: Grande rivista polacca: «Paradiso 1946». Ore 17,30.

CINEMA

Acquario: L'angelo della neve.
Alfieri: La carne e l'anima.
Altieri: Il fantasma della città.
Ambasciatori: La signorina e il cowboy
Appio: Notte d'amore.
Aquila: L'esportatori
Arenula: Inferno giallo (ore 15,30).
Astra: Capitan Furia
Attualità: Un americano in vacanza.
Augustus: La signorina e il cowboy.
Aurelio: La pittura.
Ausonia: Ombre rosse.
Ciampini: Un giorno nella vita
Brancaccio: L'ultima speranza.
Capranica: Un americano in vacanza.
Capranichetta: Un americano in vacanza (ore 16,30, 18,30, 21,30 - Tel. 65.465)
Centrale: Allora la sposo io.
Clodio: Ribalta di gloria.
Cola di Rienzo: Luce verde.
Colonna: La falena.
Colosseo: Segnali nella nebbia.
Corso: Malta.
Cristallo: Ali Baba va in città
Delle Provincie: Armonie di gioventù.
Delle Terrazze: Sogno di Butterfly.
Doria: Le avventure di Tom Sawyer.
Edan: Storia di una capinera.
Excelsior: Ombre del male.
Farnese: Follia.
Flaminio: Avventura al Grand Hotel.
Follie: La via della felicità, e Cita Bonaparte Balzani.
Galleria: Maria Luisa.
Giulio Cesare: O sole mio.
Gloria: Il dott. Antonio.
Imperiale: Un americano in vacanza (Spettacoli continuati dalle 10,30).
Induno: L'amore è morto.
Iris: Il conte innamorato.
Italia: Alì nella bufera.
Jovinelli: La voce del cuore, e Campionissimo «Rapsodia ungherese».
La Fenice: Sorelle di latte, e C.ia Tarantini e Bultrini.
Manzoni: Dalle ore 15,30: Lo strangolatore dott. Micha, e C.ia di riviste Carnaldo.
Massimo: Il bandito della California.
Mazzini: Il mistero del lago.
Modernissimo: Sala A: Le sette maghe di Barbablù; sala B: I crociati.
Moderno: Alata.
Nomentano: All'est di Gerusalemme.
Nuovo: Felice.
Orfeo: Prima armi.
Ottaviano: Arcobaleno.
Palazzo: La tigre del mare, e Complesso Ricardo.
Palestrina: Il sogno di Butterfly.
Parioli: La cena del maltese.
Planetario: La tigre del mare.
Plinius: La contessa d'Ardentissima
Pol. Margherita: Come nel Mediterraneo
Principe: Natascia, e C.ia di riviste.
Quirinale: Cowboy dilettante
Quirinetta: The great waltz (il grande valzer con F. Graves, L. Rainer e M. Krejia. Nel orar integrale, ore 10,45, 15,30, 18,15, 21,15 (Tel 460.012).
Reale: Il canto della vita, e C.ia di riviste Valentini - Del Duca
Regina: Ore 9, lezione di chimica.
Rex: Il figlio di Tarzan.
Rialto: Luna nuova.
Rivoli: Un giorno nella vita (ore 16,15, 18,15, 21,15).
Rosa: Compagnie drammatiche italiane: «Il calvario».
Sala Lucentina: Vera senza volto.
Salone Margherita: Malia.
Salario: Il diavolo va in collegio.
Salerno: Arciere bianco.
Savoia: L'ultima speranza.
smeraldo: Siate di ferro alla frecciata.
Supercinema: Un giorno nella vita.
Splendore: Il sentiero della gloria.
Trianon: La stravagante dottor Mischa.
Trieste: Ribalta di gloria.
Tuscolo: Il giardino dell'odio, e C.ia di
XXI Aprile: Occhi nella notte.

FRANCESCO PERRI
Direttore responsabile

Società Anon. Poligrafica Italiana
Via della Guardiola, 22

EDUCAZIONE SESSUALE
non solo vitali. Rapido e completo avviluppo e ricupero forze virili. **Prof. Dr. G. FRANK**, Docente Neuropatologia nell'Università - **Via Nazionale, 163** - Telefono 64.919 - Orario: 11-13 e 15-19.

INSETTA
DISTRUGGIAMO RADICALMENTE
LA FIDENTE - Tel. **392.663**

Dott. LI VIRGHI
Specialista in urologia (malattie genito urinarie e VENEREE). V. Tacito, 7 (P.za Cola di Rienzo) 9-14, 17-20 (361.068)

Dott. ELIO DEL GIUDICE
Dermosifilopata specializzato nell'Università di Roma
PELLE - VENEREE
Via Nazionale 220 (ang. Via IV Fontane)
Tel. 60.134. Orario: 8-13; Fest. 8-11,30

Dott. ALFREDO STROM
VENEREE - PELLE
Emorroidi Varici Ragadi - Piaghe Idrocele
Cura indolore e senza operazione
Corso Umberto 601 - Tel. 61.029. Ore 8-20

Dott. F. NASISI
VENEREE - PELLE
Via Colonna Antonina 41
(Piazza Colonna) Telefono 61.797
Fer. 11-14; 16-19; Fest. 10-12

Dott. PAUTRIER
SPECIALISTA
VENEREE E PELLE
Via Merulana, 15 (S. Maria Maggiore)

Dott. U. TUCCI OCULISTA
CORSO TRIESTE, 190
(P.za Istria Tram 6)
Tel. 858.252 ore 14-17

Dott. G. DELLA SETA
Specialista VENEREE, PELLE
VIA ARENULA 29, int. 1
Orario: 8-13, 16-20 e per app. Tel. 45.866

MUSICALRADIO
VIA DELLE CONVERTITE, 22 - Tel. 63.579
AVVERTE LA SUA SPETTABILE CLIENTELA DI AVERE INIZIATO LA VENDITA DEL SUO GRANDIOSO ASSORTIMENTO DI
RADIO FISARMONICHE DISCHI
A RATE

Per credito a rate servitevi dell'
Istituto Informazioni GUIDA MONACI
FONDATO NEL 1870
ROMA: VIA FRANC. CRISPI, 10 (Large Tritone) Tel. 46.766 - 43.990

MARITI
VIA SOLFERINO, 17
(ang. p.za Independenza)
VIA CAVOUR, 35
FERRAMENTA - UTENSILI
ARTICOLI TECNICI
EDILI ed AGRICOLI
ATTREZZI PER CANTIERI
CASALINGHI ed ELETTRODOMESTICI

12452

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 1208.

SEGRETO

Roma 30 APR 1943

Al A.F.S.C. - Int.Sect.
R O M A

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

\2ª REP.ª 2ª DIV.ª SERVIZI LOGISTICI

= Ufficio "I" =

Prot. N. UI 400686 /Z.

Risposta al foglio N.

del

Allegati

OGGETTO: Società di Navigazione Aerea. -

Si trasmette un elenco delle Società di Navigazione Aeree regolarmente costituite e che hanno chiesto l'autorizzazione ad esercire linee aeree civili. =

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota F.SANTINI)

2912

Si prega trattare per ogni lettera un solo argomento e indicare nella risposta il numero di Protocollo e la Divisione a cui si risponde.

Min. dell'Aeron. - Stab. Poligrafico. 1943-XXI

12460

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

SOCIETA' DI NAVIGAZIONE AEREA

1 - AEREA TESEO - Soc. Resp. Lim. Sede: Firenze - Via Valfonda 9
Presidente: Avvocato A. ZOLI.

2 - A.E.C.A. - Compagnia Esercizio Cabotaggio Aereo - Telefono Roma 854292 - Milano 22268 Direttore di Roma Comm.Sergio MARCHI.

3 - AERONAUTICA SICULA - S.A. Cap. 7.000.000 - Sede: Palermo - Via Paolo Gili Amm.re Delegato ing. AMBROSINI Angelo.

4 - AIRONE (Compagnia Trasporti Aerei) - Capitale 1.000.000 - Sede: Cagliari Piazza Carmine 9,Consigliere Delegato Ing.Vittorio MINIO PALUELLO (Roma,Piazza Sallustio n.9)

5 - ALA ITALIANA S.A.

6 - ALESSI dr.ing.Antonio (Trasporto Posta)-Sede :Roma ,Via Nizza n.11

7 - AVIOLINEE ITALIANE S.A. - Sede Sociale: Torino. Amm.re Delegato Generale BIONDI, Via Caserotte 5 -
Amministrazione: Via Visconti Venosta n.7.

8 - CECCONI Vittorio - Sede: Roma, Via di Villa Savoia 24.

9 - COMPAGNIA ITALIANA RICOSTRUZIONE E GRAN TURISMO (C.I.R.T.)
Sede: San Remo.

IO - COMPAGNIA AEREA MERIDIONALE (C.A.M.) - Soc. Resp.Lim. Sede: Napoli
Via Giovanni Manna 23.
Linee secondarie nel mezzogiorno
Taxì aerei e Turismo.

Esponenti: Ing. Bonifaceio Ferdinando -Presidente dell'Associazione Italiana di Aerotecnica e Commissario straordinario dell'Aero Club di Napoli.

Amministratore: Principe Gianni CARACCIOLO - CARAFA

./.

2011

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

seguono esponenti della C.A.M.

Pilota: LIGATI Aldo -già collaudatore della BREDA Napoli.

Pilota: PANCIERA Domenico-già collaudatore della BREDA Napoli.-

11 - FRATELLI GONDRAND (Società Nazionale Tresporti) Sede: Roma - Piazza Augusto Imperatore n.32.-

12 - IMPRESA TRASPORTI AEREI (I.T.A.) - Sede: Milano - Via Dante n. I2 - Promotore prof. IAROCCI.-

13 - L. A. C. I. (Linee aeree Civili Italiane) - Sede Società: Milano
Sede Amministrativa:Roma
Presidente Gen. di B.A. ROSSANIGO
Viale Antinori 6 b. Perugia.-

14 - L. A. T. I. (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) - Sede: Roma
Via dei Pontefici n.3 - Presidente: Comm. A. PIROZZI. Consiglieri: ALFONZI Remo, MENIS Luigi/ Sindaci: GAGLIARDI Luigi, CACOPARDO Salvatore, CASTANA Giuseppe.-

I5 - NORD AFRICA AVIAZIONE: Sede Sociale: Bengasi
Recapito Roma - V. G.B. DE ROSSI 32.-

2910

I6 - SALPANAVI (Costruzioni Navali Arm. e Noli)- Sede Sociale: Milano, Via Bocchetto 6 Agenzia Roma: Via Regina Elena, nº 47 - Consigliere Delegato Ing. L. RICCI.-

I7 - S.A.S.I.S. (Sicula Americana Sviluppo Industriale Sicilia)
Capitale 1.000.000. Sede: Palermo Via Stabile, I69 - Presidente Avvocato RAMIREZ Antonio.-

./.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I8 - S.I.L.A.M. - (Società Italiana Linee Aeree Mediterranee) (Progetto)
Sede: Roma, Corso Trieste 65 b. - Promotore
Carmelo CAMILLERI.-

I9 - SOCIETA' TRASPORTI AEREI - Sede Roma, Via della Mercede 54
Consigliere Delegato F.L. BROADSHAN.-

20 - TAXAEREA Cap. 900.000 - Sede: Roma, Salita S.Nicolò n. 1-3.-

21 - TRANSADRIATICA (Società di Navigazione Aerea) Sede: Venezia S.Marco
1130 - Amministratore unico Com.te L. SCHIONA.-

2989

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2963

290

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission, ROME.

To: Air Forces Sub Commission, LECCE.
(Attention C/C Ollason.

Date: 18th April, 1946.

Ref: AFSC/1107/INT

Captain Martinelli.

Reference your AFSC/L/39/1/AIR dated 28th February 1946 concerning an interview with the above mentioned officer, enclosed is the relevant correspondence on this case which has passed between this Commission and the Italian Air Ministry.

2. It is hoped that the reply given by the Directorate of Civil Aviation mentioned in para 2 of the letter, reference AFSC/1107/INT dated 15th April 1946 will clear up much of the doubt in the mend of Captain Martinelli.

2968

M.E. REID W/CDR
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

12464

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Un'assemblea di 3000 lavoratori

La situazione dei dipendenti delle vecchie linee aeree civili

I dipendenti e gli ex dipendenti della Soc. di Navigazione Aerea Alitalia si sono riuniti ieri l'altro in assemblea per concretare un programma di azione inteso a far valere, sulla base delle dichiarazioni dell'onorev. Sturzo, secondo le quali il Governo italiano era autorizzato ad organizzare le linee aeree italiane.

I presenti, avuta notizia che i ministri competenti stanno studiando l'impegno di costituire una nuova Società, hanno deplorato tale decisione ed hanno votato un ordine del giorno con il quale l'Assemblea dà mandato ad una Commissione di intervenire presso ogni Ministero interessato, affinchè sia invece rivitalizzata la esistente Società italiana di Navigazione aerea, che ha sempre gestito le linee interne nazionali e che è emanazione dello Stato.

Il problema è soprattutto importante dal punto di vista sociale; infatti il personale è altamente preparato, malgrado le affermazioni contrarie, ha fondate preoccupazioni che influenze estranee contrastarono l'assunzione dei dipendenti delle vecchie società di navigazione aerea.

Gli intervenuti chiedono quindi ai Ministri dell'Aeronautica, delle Finanze e del Tesoro di riesaminare il problema per salvaguardare gli interessi delle nuove lavoratrici, una volta tanto in armonia con il capitolo (leggi in questo caso Esposito) e tale riesame non estenderebbe l'intervento finanziario degli stessi, che desiderano potenziare la rinascita dell'aviazione civile italiana. Sono 3000 lavoratori, 3000 capi di famiglie, che attendono un'assicurazione che permetta loro di guardare con fiducia l'avvenire.

* *

... di John Maria e di numerose ...

12455

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

A meeting of 3600 workers

The situation amongst the employees of the old civil air lines

The employees and ex-employees of the Ala Italiana Co met the other day in assembly to formulate an action programme for the re-activation of the Civil Air Lines in Italy on the lines of Admiral Stone's announcement, according to which the Italian Government was authorised to organise the Italian Civil Lines.

Those present hadhad news that the appropriate ministries were taking the necessary steps to form a new Company, they deplored this decision and voted an order of the day which the meeting was to send with representives to each interested Ministry , calling upon them to re-activate the existing Ala Italiana which had always dealt with the national internal airlines and which was formed by the State origonally.

The problem is especially important for the social point of view, in fact the personnel were alarmed because,, in spite of the assurances to the contrary they fear that outside influences will be opposed to the employment of the ex-employees of the old civil air lines.

Those interested, therefore, call upon the Ministries for Air, and Finance to re-examine the problem with a view to ~~safeguarding~~ guarding the interests of the mass of workers, which once worked in great harmony with the Treasury.

This re-examination would not prevent Allied financial intervention which they hope will strengthen the re-birth of Italian civil aviation.

There are 3000 workers, 3000 heads of families who wait an announcement which will permit them to look into the future confidence.

2907

12466

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

27A

FROM : AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C. ROME.

TO : ITALIAN AIR MINISTRY, UFFICIO I°

DATE : 15TH APRIL 1946.

REF. : AFSC/1107/INT.

CAPITANO MORTINELLI

148

Reference your UI/751350/C dated 20th March 1946, the Italian Ministry of Civil Aviation was approached, and it was suggested that airline pilots with the necessary qualification be re-classified.

2. A reply has now been received from the Ministry of Civil Aviation who declare that they have recently given the "nulla osta" to the promotion of young pilots of the Civil Air Lines providing they have the necessary qualification.

M.E. REID W/CDR.
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION.

2966

12467

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

From: Air Ministry, Directorate of Civil Aviation.

Date: 12th April, 1946.

Ref: 1514/AC/1468 Coll.

Your ref: AFSC/1107/INT 2nd April 1946.

Subject: Nomination of Civil Air Lines Pilots as Commanders.

With reference to the contents of your letter, you are informed that this Directorate recently gave the nulla osta to the promotion of young pilots of the Civil Air Lines with the necessary qualifications to Captain.

This information has been communicated to the Company which made the request.

Director of Civil Aviation
(Col. A.A.r.n. L. GALLO)

2905

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 1185

1

ONT

Roma, 12 APR 1946 1943 I 264

Ministero dell'Aeronautica

IL MINISTRO

DIREZIONE AVIAZIONE CIVILE
Segreteria

Ref. N° A5 14/46 Allegati 1468 Coll

Risposta a f.c. MFSC/1107 INT. del 2 apr.u.s.

AIR FORCES SUB
COMMISSION A.C.

R O M A

OGGETTO Nomina a Comandante di piloti di linee aeree civili.

Tramite (riferimento al suo attergato 5 aprile 1946 n.1330)
L'UFFICIO DI COLLEGAMENTO PRESSO IL GAB INETTO DEL MINISTRO
S E D E

In relazione a quanto comunicato con il foglio che si riscontra, si fa presente che questa Direzione ha, concesso, di recente, il proprio nulla osta per la nomina a Comandante di aeromobile ai giovani piloti delle linee aeree civili che avevano i requisiti sufficienti per la promozione.

Detto nulla osta è stato comunicato alla Società che ne aveva fatto richiesta.

P. IL MINISTRO
IL DIRETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE E T.
(Col.A.A.r.n. - L.GALLO)

2904

Gallo

Carta filigranata dello Stato

12689

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

FILE CIVIL AVIATION 257
Book to Director on return
DHA 12/4

ITALIAN AIR LINES WITH ITALO-AMERICAN CAPITAL.

(Italia nuova, 12/4/1946.)

Turin 11/4/1946, night.

Following the definite agreement reached for the formation of the Company "Linee Aeree Italiane" (L.A.I.), of which the capital will be 40% American and 60% Italian; the work of modifying the war planes for passengers transport service is being pressed on.

These aircraft, with those supplied by the Allies at advantageous prices, will be used to serve on the 14 lines of the air transport project.

The T.W.A. which has the concession for the lines between U.S.A. and Italy will collaborate in the organisation of the individual lines of which Turin will be the centre.

There will be the line Piedmont - Trieste, via Milan and Venice and also the line Turin - Rome via Florence.

violenta sparatoria che si conclu-
deva con l'uccisione del Di Genna-
ro e di un feduce, tale Francesco
Sgaramella, che aveva preso par-
te alla cattura del Di Gennaro.

Linee aeree italiane
con capitale italo-americano

TORINO, 11 (notte).

In seguito all'accordo definitivo di collaborazione per la costituzione della compagnia «Linee Aeree Italiane» il cui capitale è del 40 per cento americano e per il 60 per cento italiano, ferve il lavoro per la trasformazione di apparecchi da guerra in aerei civili da trasporto.

Questi velivoli, unitamente a quelli concessi a condizioni vantaggiose dagli Alleati, serviranno a mettere in efficienza le 14 linee progettate. La transcontinentale Wersten Air Corporation, che ha la concessione per il trasporto aereo tra gli Stati Uniti e l'Italia, collaborerà anche alla organizzazione delle singole linee che faranno capo a Torino. Vi sarà infatti la linea che collegherà il Piemonte a Trieste, via Milano-Venezia e l'altra che collegherà Torino a Roma, passando per Firenze.

Ventuno miliardi di lire chiesti dagli Alleati per tre mesi

Gli Alleati hanno fatto sapere

del "Blo

Sabato
afferma ne
sarà pubbl
«Blocco d
come abbia
gamini, Be
Selvaggi.

Si ritien
Blocco entr
tre forze p
tando le rea
sono sincer
mettere la
cessità a qu
di parte.

La prepar
parte dei pa
tanti politic
fretteta in
sentazione il
poto, scado
Fino all'or

Ord 13/4

2903

A.C.C. Int

from = 1
GLOBO 27/3/46

24A

A UNITED ITALIAN ORGANISATION FOR CIVIL AIR TRAFFIC

Tomorrow the representatives of the principal Italian Aeronautical Firms of the Aeronautical Firm Union (U.F.A.) will meet to discuss the constitution of a United Civil Air Line which was proposed by the Soc.Aviolinee (Fiat) following the meeting between the Regia Aeronautica Ministry and the Transcontinental Western Air Inc. (Globo) dated the 22ni February 1946.

During the two previous meetings which took place in Milan on the 20th and 23rd of February 1946,it was agreed that the new Organisation was to have a Capital of 500 million lires which were going to be deposited as follows:-
150 millions by the Regia Aeronautica,150 millions by the Aeronautical and National Construction Firm,and 200 millions by the T.A.W.

The new Organisation will absorbe the already existing air transport companies which include the Soc.Aviolinee,the Teseo,L'airone,and the Transadriatica ;the air traffic is going to be carried on without Governement subsidies and with available material.

It has been proposed to start the air line activity by employing Douglas D-C-2-De Haviland Dragon,and Super Dragon, Caproni Borea A/C's which can carry a minimum of 4 passengers to a maximum of 16, and can be bought at reasonable conditions and reasonable prices.

The Fiat firm and Aviolinee firm,have declared the willing to deposit the largest part of the Capital,or even all of it if the other mentioned firms do not wish to take part in the Organsation.

2902

For themselfs the Caproni, Isotta Fraschini, the S.I.A.I.,Breda,Alfa Romeo,Piaggio, Macchi, and the Cantieri Riuniti have agreed,to the Fiat proposal at the Conference which took place on the 23rd of February 1946,but did not declare to what extent they were willing to support financially.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

onal Construction Firm,and 200 millions by the T.A.W.

The new Organisation will absorbe the already existing air transport companies which include the Soc.Aviolinee,the Teseo,L'airone,and the Transadriatica ;the air traffic is going to be carried on without Governement subsidies and with available material.

It has been proposed to start the air line activity by employing Douglas D-C-2-De Haviland Dragon,and Super Dragon, Caproni Borea A/C's which can carry a minimum of 4 passengers to a maximum of I6, and can be bought at reasonable conditions and reasonable prices.

The Fiat firm and Aviolinee firm,have declared the willing to deposit the largest part of the Capital,or even all of it if the other mentioned firms do not wish to take part in the Organsation.

2982

For themselfs the Caproni, Isotta Fraschini, the S.I.A.I.,Breda,Alfa Romeo,Piaggio, Macchi, and the Cantieri Riuniti have agreed,to the Fiat proposal at the Conference which took place on the 23rd of February I946,but did not declare to what extent they were willing to support financially.

The esctent of the Regia Aeronautica in the Organisation has not yet been defined, but, during the to days meeting,it will be thoroughly examined thogeter with the prosal to increas the private Capital.

HOPE AND REALITY

A great step toward the reconstruction of the Civil air transport system in Italy has been realised with the recent agreement between the R.A. Ministry and the American Transcontinental Western Air Inc.which was commented on in the Globo of the 22nd February and other points concerning which are mentioned today.

The position of the Air transport in Italy is and will remain for a long time critical.

/./

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The reconstruction of the railways, and road transport will require a long time. According to the reconstruction plan it is tought that the railways system will be running normally by 1951, that is in nearly 7 years. The road transport system even if expanded cannot replace to any extent the railways. This state of affairs will cause inconveniences which will effect the General economic situation, consder that the present transport system is preventing business men and Industrialists from helping to allviate the chronic existing economic situation.

The recommencing of a Air line simple at first, but later becoming more involved will bring to light oneimportant problem (amongst many others) as follows:- The Italo-American agreement, which constitute the first istance of a long awaited collaboration will indirectly help to solve many other problems of great importance to the Nation.

Among other things, the re-employement of our pilots and thecnicians condemned for years to undesirable inertia, and the re-activation in the near future of our Aeronautical Industries.

In respect of the recomencement of our production, however, we must not be very optimistic.
The actual prospects must be considered in the light of Italian situation at the moment severely bound under the Armistice, terms and taking into consideration any future possibilities allowed after the peace Conference.

We must bear in mind that Aeronautical Production is still foroidden, unless we are mistaken, by the Armistice terms. Even when the peace will put aside this hard imposition, and liberty (in respect of Industrial undertaking) is handed back to us, nothing can be accomplished unless we leave behind the mentality and systems which gave- as experience has shown such unfavourable results.

Those who followed the life of the young Italian Aeronautical Industry between the first and second world wars, know that very few firms of Aeronautical production did retain their financial stability, even in the years which should have been the best, therefore with the industries in poor conditions as at present time, revolutionary schemes of man power use and allow them to entertain reasonable hopes for the future.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

years to undesirable inertia,and the [illegible]
Aeronautical Industries.

In respect of the recomencement of our production,however,we must bot be very optimistic.
The actual prospects must be considered in the light of Italian situation at the moment severely bound under the Armistice, terms and taking into consideration any future possibilities allowed after the peace Conference.

We must bear in mind that Aeronautical Production is still forbidden,unless we are mistaken,by the Armistice terms. Even when the peace will put aside this hard imposition,and liberty (in respect of Industrial undertaking) is handed back to us, nothing can be accomplished unless we leave behind the mentality and systems which gave- as experience has shown such unfavourable results.

Those who followed the life of the young Italian Aeronautical Industry between the first and second world wars, know that very few firms of Aeronautical production did retain their Financial stability,even in the years which should have been the best. therefore with the industries in poor conditions as at present time,revolutienary [illegible] future.

* Insert.
new programmes will still leave these people sceptical and only at the most ,as in [illegible] success to be assured.

The only way possible, leaving the past behind,but not forgotten,is for the heads of the Industries concerned to get together with a new spirit of endeavour and pull Italy from the depths into which she has sunk. The men must get together and with no reserve, clearly examine the subject studying production capacities-a concrete factor for a sound begining to the Aeronautical Industries, constitute an ultra-economic organisation ,composed of efficient first class technicians with sane ideas and faith in their work; and endevour,begining now,to estimate(on an actual productive capacity) the future needs according to the National views of the group.

Only under these conditions - and above all,that we impress political,industrial and finincial circles of other countries (without which support nothing willbe possible) can we have an Aeronautical industry worthy of our name and hopes.

D.M.

Translated by Sgt. Albertini,M.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 1289

A P P U N T O

Prot.n. 752879 /C. 6 luglio 1946

OGGETTO: Segnalazione.

Viene segnalato:

Il giorno 24 giugno alle ore 21 a TRIESTE ha avuto luogo, nel palazzo di via Carducci 6, una riunione di alcuni capitalisti jugoslavi ed un legale di origine jugoslava, di cui non si conosce il nome, avente per oggetto lo studio per la costituzione di una società sovvenzionata dalla Jugoslavia per la gestione di linee aeree fra TRIESTE e la Jugoslavia, in un primo tempo, e tra TRIESTE ed i paesi occidentali in un secondo tempo.

La società dovrebbe avere il compito di organizzare anche attività aeronautiche minori, quali linee irregolari, noleggio apparecchi e trasporto merci.

Lo scopo prefisso dal governo jugoslavo è quello di avere una organizzazione aeronautica pronta ad entrare in funzione appena sarà possibile ed in previsione dell'internazionalizzazione della zona di TRIESTE.

Prenderebbero parte al finanziamento di questa società dei capitali appartenenti alla società jugoslava "JADRANSKA STRAZA"

2000

- - - - - -

A.F.S.C. - I.S.
Translated for 1107/INT

12475

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

ANNO II

Mercoledì 27 Febbraio 1946 - S. Felice

Direzione, Redazione, Amministrazione: Roma, Via S. Basilio, n. 45. Telefoni: Direz. 4a328; Redaz. 45388; Amministr. 43189; Interurb. 41746; Notturno 0791 — Abbonamenti: un anno L. 1000; un semestre L. 550; un trimestre L. 290 — una copia L. 4; arretrata L. 8 — Spedizione in abbonamento postale — Conto Corr. Postale numero 1-8131

Tariffa delle inserzioni: per ogni mm. di altezza, larghezza una colonna: avvisi finanziari L. 60; necrologie L. 35; commerciali, teatrali e cinematografici L. 40; remunera L. 50 — Rivolgersi alla Concessionaria Società per la Pubblicità in Italia (S.P.I.) in Roma, Via Parlamento 5, p. p., Tel. 61 372 — Milano, Piazza della Borsa, Piazza degli Affari — Tel. 12-451 e alle altre succursali

Il Glo

INFORMATORE ECONOMICO PER I

Milano e il Sud

di Luigi Barzini jr.

Parliamone chiaramente. Il tranquillo dominio economico del Settentrione sul resto d'Italia è in crisi. Milano combatte una battaglia difensiva, contro Napoli, Roma, la Sicilia, lotta per l'importazione di materie prime da trasformarsi costosamente, piuttosto che di prodotti manifatturati che rialzerebbero il livello di vita degli Italiani centro-meridionali, lotta per mantenere in piedi consorzi, organismi, impalcature, che rendono la vita ancora più cara. Malgrado ogni sforzo, ci si accorge che il centro di gravità economico italiano minaccia di spostarsi.

Non si può negare l'importanza di due secoli di sviluppo industriale del Nord, che ha accumulato capitali ed esperienza, classi dirigenti e maestranze, case commerciali di fama mondiale, banche private, antiche ditte collegate a tutto il mondo, e una diffusa capacità di pensare economicamente, di prendere iniziative, di comandare uomini, di condurre negoziati, di dirigere aziende e affari. In tempi normali un quinto delle tasse del Regno si paga a Milano.

L'unità aveva rafforzato il dominio settentrionale, rendendo più faticosa la nascita di industrie nel resto d'Italia. E il Fascismo cristallizzò una situazione esistente, imbalsamando per un ventennio lo squilibrio della struttura economica italiana com'era all'alba del 23 ottobre 1922. Milano si lamentava del centralismo romano, della burocrazia che paralizzava ogni sforzo. Tuttavia i grandi consorzi obbligatori, il divieto di costruire nuovi impianti, l'affievolirsi di ogni concorrenza, le alte dogane protettive, i prezzi d'imperio, l'inefficienza e la rilassatezza caratteristiche di tutti i monopoli, furono invenzioni settentrionali. La politica fascista, fatta a cui le macchine lavorano da sole, in cui si può dirigere le aziende senza un capo e senza esperienza, in cui le cifre delle paghe e il numero degli operai non hanno nessuna relazione alle condizioni del mercato, in cui si può impunemente staccarsi da chi può solo fornire materie prime e denaro, a tutte queste richieste che peccavano di inesperienza e di impazienza, non vi fu una convincente risposta. Dov'erano i grossi proprietari di fabbrica, del secolo scorso, venuti dal nulla, che si erano costruiti le fortune con l'energia, la tenacia, l'intelligenza, che avevano battuto senza protezioni la concorrenza straniera in molte parti del mondo? Essi avrebbero potuto parlare alle maestranze, al Governo, agli alleati, essi avrebbero riscosso la fiducia degli operai.

Ma, da molti anni, uomini simili non sono più al comando a Milano. Qualcuno resta, qua e là, nelle industrie minori. Ma i grandi sono ormai figure del passato. I nuovi sono abili industriali, sì, ma anche spesso negoziatori abili. E che valeva, nei due decenni scorsi, eliminare poche lire dal costo di produzione quando un piccolo decreto aumentava di dieci lire il prezzo? I nuovi sanno fare i decreti, sanno venire a Roma a impietosire i Ministri con le condizioni delle loro maestranze. Agnelli e i 70.000 operai della Fiat non ci hanno fatto pagare le automobili il doppio di quanto non costassero all'estero? I nuovi hanno deviato molto dalla dura strada dei padri, che non chiedevano che di poter lavorare liberamente, in piena concorrenza, in tutto il mondo. I nuovi non sono più industriali, ma burocrati dell'industria.

Negli ultimi mesi, è veramente sembrato che ai Settentrionali fosse venuta affievolendosi la chiarezza di vedute, la capacità di dominare una situazione, la fiducia nella loro missione. Potranno riprendere il loro posto in un mondo di libera concorrenza? O non piuttosto tenteranno di ricostruirsi in qualunque modo, con qualunque complicità un nuovo mondo di protezioni e di tranquillità?

Progetto del Guardasigilli sulla vertenza mezzadrile

La mancata consegna ai proprietari della quota loro spettante non costituirebbe reato

Secondo uno schema di decreto legislativo che verrà presentato dal Guardasigilli alla approvazione di uno dei prossimi Consigli dei Ministri, la mancata consegna ai proprietari da parte dei mezzadri o coloni della quota dei frutti loro spettanti non verrà considerata reato, se si verifichino talune condizioni che vengono espressamente elencate nel provvedimento.

Il decreto, che è preceduto da una relazione del Ministro Togliatti, sarà costituito da un unico articolo così concepito: «la mancata consegna ai proprietari dei fondi da parte dei frutti dovuti secondo il contratto e la consuetudine da parte dei coloni o mezzadri, non costituisce reato ove, essendo insorta vertenza collettiva e non essendo stati compiuti atti od omissioni che ledano gli interessi della produzione, i rappresentanti dei coloni e dei mezzadri abbiano formalmente comunicato ai rappresentanti dei proprietari le modificazioni dei patti contrattuali o delle norme consuetudinarie desiderate dalla categoria, richiedendo di trattare per la composizione della vertenza e specificando i provvedimenti adottati per la conservazione, fino alla conclusione della vertenza stessa, dei prodotti di cui si contesta la consegna».

Il Ministro — nella sua relazione — giustifica il provvedimento stabilendo un parallelo tra l'agitazione collettiva dei mezzadri e dei coloni per la modifica dei patti mezzadrili, lo sciopero in massa degli operai per ottenere migliori condizioni di lavoro e riconosce che i primi, come i secondi e riconosciuto, il diritto di esercitare un'azione collettiva in difesa dei loro interessi. Rilevando poi che mezzadri e coloni, con l'accantonare la parte di prodotto contestata e con il dichiararsi disposti a consegnarla quando sia venga stabilita la vertenza cessata, non incorrono nel reato di appropriazione indebita o di altro reato penale, sì che l'intervento del potere giudiziario nei loro confronti non può aver luogo, osserva che, dato il perdurare della vertenza non si può escludere che gruppi di padroni chiedano l'inizio di azioni penali. E poiché l'intervento del Ministro della Giustizia (legittimo in casi eccezionali in cui possa venir compromesso l'ordine pubblico) intero a consigliare gli organi del Pubblico Ministero a sospendere lo svolgimento dell'azione penale non può diventare generale, il Guardasigilli dichiara, nella sua relazione, esser dovere del Governo risolvere il problema, sciogliendo con una esplicita norma la libertà di organizzazione e di azione economico-sindacale per i contadini mezzadri.

Dal punto di vista giuridico ci sembra che il provvedimento presenti alcune manchevolezze.

Anzitutto il nuovo decreto adotta una formula negativa (non costituisce reato) propria della scienza, mentre il legge penale è sempre affermativa di responsabilità.

In secondo luogo — e ciò è più importante —, fra le condizioni cui è subordinata l'esclusione della responsabilità penale dei mezzadri o coloni, vi ne è una che potremmo definire gravemente lesiva dell'ordine giuridico, ed è quella secondo cui per l'inadempienza del resto basta che i rappresentanti dei coloni e mezzadri abbiano soltanto «specificato» i provve-

Le richieste degli istituti di credito per assicurare l'attrezzatura bancaria

Da parte dell'Associazione Bancaria Italiana sono state poste in rilievo talune esigenze degli istituti di credito in relazione alla necessità di assicurare, nell'attuale difficile momento, l'equilibrio dei rispettivi conti economici, il quale viene compromesso dall'incidenza particolarmente sensibile che hanno su di esso le spese del personale, che costituisce gran parte del costo di produzione del servizio bancario, spese alle quali si aggiungono quelle generali, senza adeguato raffronto nelle entrate.

E' stato anzitutto richiesto al Ministero del Tesoro un congruo aumento del rapporto tra la massa fiduciaria e il patrimonio delle banche, oltre il quale le aziende di credito sono obbligate ad effettuare depositi cauzionali presso la Banca d'Italia e contem-

dure con regolarità tali operazioni deve essere tuttavia mantenuta integra.

Circa il possibile aggravio di carattere finanziario che l'aumento del compenso per il finanziamento degli ammassi potrebbe produrre, viene fatto osservare dalle banche che esso, del resto di proporzioni insignificanti, non si ripercuoterebbe sui prezzi dei generi, ma resterebbe se mai assorbito dalle perdite di gestione degli Enti ammassatori, di cui risponde, in via definitiva, lo Stato.

I voti degli operai milanesi

(Nostro servizio telefonico)

MILANO, 26.

L'Esecutivo della Camera Confederale del Lavoro di Mi-

12476

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Num. 49

Globo

ECONOMICO PER LA RICOSTRUZIONE

L'abbonamento al Globo costa 1000 lire. - Un errore dovuto a cattive informazioni può costarvi di più. - Abbonatevi oggi stesso.

...ardasigilli ...mezzadrile

...roprietari della ...stituirebbe reato

...ri-
...du-
...le-
...co-
...lor-
...ap-
...le
...rat-
...ndi-
...ego-
...per
...ter-
...ezio-
...va-
...del-
...det-
...con

...ema-
...edi-
...dolo
...ge

...ia

...ope-
...avia

...pavia
...che
...ei il
...degli
...fatto
...e ce-
...di in-
...uo'e
...ma
...abito
...dega
...n
...le

...gli
...esi

...co)
...ad.
...mera
...Mi-

mezzadri e dei coloni per la modifica dei patti mezzadrili e lo sciopero in massa degli operai per ottenere migliori condizioni di lavoro e riconosce ai primi come ai secondi il riconosciuto il diritto di esercitare un'azione collettiva in difesa dei loro interessi. Rilevando poi che mezzadri e coloni, con l'accantonare la parte di prodotto contestato e con il dichiararsi disposti a conciliare la questione qualora ciò venga stabilito a verifica avvenuta, non incorrono nel reato di appropriazione indebita o in altro illecito penale, si che l'intervento del potere giudiziario nei loro confronti non può aver luogo, osserva che dato il perdurare della vertenza, non si può escludere che gruppi di padroni chiedano l'inizio di azioni penali. E poichè l'intervento del Ministro della Giustizia (legittimo in casi eccezionali in cui possa venir compromesso l'ordine pubblico inteso a considerare gli organi del Pubblico Ministero a sovrassedere allo svolgimento dell'azione penale non può direttamente emanare, il Guardasigilli dichiara, nella sua relazione, esser dovere del Governo risolvere il problema, semplicemente con una capillare norma la libertà di organizzazione e di agitazione economico-sindacale per i contadini mezzadri.

Dal punto di vista giuridico ci sembra che il provvedimento presenti alcune manchevolezze.

Anzitutto il nuovo decreto adotta una formula negativa (non costituisce reato) propria delle sentenze, mentre la legge penale è sempre affermativa di responsabilità.

In secondo luogo — e ciò è più importante —, fra le condizioni cui è subordinata l'esclusione della responsabilità penale dei mezzadri e coloni, vene è una che potremmo definire gravemente lesiva dell'ordine giuridico, ed è quella secondo cui per l'inesistenza del reato basta che i rappresentanti dei coloni e mezzadri abbiano soltanto «specificati» i provve-

Il programma di ricostruzione edilizia a Milano

(Nostro servizio telefonico)

MILANO, 26.

La proposta di costruire diecimila vani a Milano per l'importo di due miliardi di lire col finanziamento da parte degli istituti di credito locali, a condizione che lo Stato conceda il contributo del 3 per cento nel pagamento degli interessi, è stata favorevolmente accolta presso gli uffici del Ministero dei LL. PP. i quali incoraggerebbero la costruzione immediata di mille vani per l'importo di duecento milioni.

Fra le varie proposte per la ricostruzione edilizia ci sembra che questa sia la migliore, perchè mira ad ottenere un grande numero di vani con una spesa relativamente minima a carico dello Stato il quale, data la situazione del suo bilancio non può assumersi l'onere totale delle nuove costruzioni. Col contributo nel pagamento degli interessi, non soltanto le banche ma il risparmio privato saranno incoraggiati a collaborare per alleviare la crisi degli alloggi.

La sospensione del pagamento dei contributi unificati chiesta dall'assemblea della "Confida,,

La richiesta rivolta al Governo di sospendere il pagamento dei ruoli dei contributi unificati a carico degli agricoltori, in attesa di una razionale revisione di tutta la materia, e fra le più notevoli decisioni prese dall'assemblea generale dei delegati delle Associazioni provinciali aderenti alla Confederazione Italiana degli Agricoltori (Confida) nei lavori tenuti a Roma nei giorni 23, 24 e 25 febbraio scorsi, con l'intervento delle rappresentanze di 75 provincie.

I lavori si sono iniziati con una relazione del presidente Bassoni sulla azione svolta dalla Confida in tutti i settori dell'agricoltura, nel triplice aspetto sociale tecnico ed economico. La relazione del presidente ha dato motivo ad una unanime manifestazione della assemblea per confermare l'assoluta unità dell'organizzazione senza distinzione di regione e di provincia. Tale unità di intenti e di azione ha trovato la sua espressione più completa nella discussione e nelle decisioni che si riferivano agli oggetti posti all'ordine del giorno, per quanto soprattutto riguardava l'opera di ricostruzione e di graduale trasformazione cui gli agricoltori dovranno attendere per il risanamento dell'economia nazionale e per il suo inserimento nell'attività economica mondiale. La questione doganale è perciò stata oggetto di un ampio dibattito e di concrete conclusioni. Così pure la questione tributaria ha dato luogo a una diffusa discussione con la fissazione dei criteri di equità e di perequazione ai quali deve ispirarsi la politica fiscale per non inaridire le fonti della produzione.

Successivamente l'assemblea ha affrontato l'urgente problema dei contributi unificati delegando la propria rappresentanza a prendere immediato contatto col ministro competente per prospettargli le motivate ragioni in base alle quali occorre procedere ad una razionale revisione di tutta la materia. Ciò non soltanto agli effetti di rendere più tollerabile l'onere dei contributi, ma anche allo scopo di assicurare che all'onere stesso corrisponda un effettivo beneficio dei lavoratori interessati. Su questo argomento l'assemblea ha concluso chiedendo la sospensione del pagamento dei ruoli dei contributi unificati posti in esazione, nonchè la garanzia del mantenimento della partecipazione nella gestione dei vari istituti previdenziali e assicurativi e della rivalsa nei confronti dei lavoratori per la quota contributiva di loro spettanza, facendo presente che in difetto dell'adozione dei provvedimenti richiesti gli agricoltori italiani verranno a trovarsi nella impossibilità di effettuare il pagamento dei contributi unificati.

(Continua in 2.a pag. 1.a colonna)

Una società unica italiana per i traffici aerei civili?

(Nostro servizio telefonico)

MILANO 26.

Si riuniscono domani a Milano i rappresentanti dei nostri principali stabilimenti per costruzioni aeronautiche aderenti all'Unione Fabbriche Aeronautiche (U. F. A.) per discutere la costituzione di una società unica di navigazione aerea civile per l'Italia, proposta dalla Soc. Aviolinee (Flas) in relazione alla convenzione aeronautica recentemente fra il Ministero dell'Aeronautica e la Transcontinental and Western Air Inc (T. W. A.) («Globo» del 22 cor.).

Nel corso di due precedenti riunioni, tenutesi a Milano il 20 e 23 c. m., era stato precisato che la costituenda società avrebbe avuto un capitale iniziale di 500 milioni di lire, che sarebbe stato sottoscritto per 150 milioni dal Ministero dell'Aeronautica, per 150 milioni dalla Aviolinee, ha dichiarato di esser pronta a sottoscrivere la maggior parte del capitale privato, o tutto nel caso in cui le altre fabbriche non intendessero partecipare alla costituzione della nuova società. Dal canto loro, la Caproni, la Isotta Fraschini, la S. I. A. I., la Breda, l'Alfa Romeo, la Piaggio, la Macchi ed i Cantieri Riuniti dell'Adriatico nella riunione del 23 corrente hanno aderito in linea di massima alla proposta della Flat, riservandosi di precisare il loro apporto finanziario.

La partecipazione del Ministero dell'Aeronautica non sembra ancora definitivamente decisa e, quindi, nella riunione odierna sarà probabilmente esaminata insieme alle altre questioni da definire, anche l'eventualità di un aumento delle quote riservate al capitale privato.

Inoltre anche altri problemi di grande importanza per noi. Tra gli altri, il reimpiego dei nostri piloti e delle nostre maestranze condannati da anni ad una mortificante inerzia; la riattivazione in un futuro non lontano delle nostre industrie aeronautiche.

Per quel che concerne la ripresa della nostra attività produttiva bisogna, però, rifuggire da soverchi ottimismi. Le prospettive debbono essere in-

(Continua in 2.a pag. 1.a col. ...)

Riattivazioni di ferrovie

(Nostro servizio telefonico)

FIRENZE, 26.

E' stato riaperto al transito il tronco Sarzana-Pontremoli, i cui lavori sono stati eseguiti

LE ALTRE NOTIZIE

● **Con grande solennità** ha avuto luogo ieri sera al Quirinale il ricevimento offerto dal Luogotenente del Regno in onore del Sacro Collegio dei Cardinali. Sono intervenuti anche il Presidente De Gasperi, l'ammiraglio Stone, i ministri Cattani, Brosio, Cevolotto e Scelba, gli onorevoli Orlando e Bonomi, gli ambasciatori Kirk e Kosiulev, oltre ai rappresentanti degli altri paesi accreditati presso la Real Corte, i sottosegretari Spataro e Maranza e numerose altre personalità.

● **Un accordo per il normale svolgimento** delle elezioni am-

12477

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

L'unità aveva rafforzato il dominio settentrionale, rendendo più faticosa la nascita di industrie nel resto d'Italia. E il Fascismo cristallizzò una situazione esistente, imbalsamando per un ventennio lo squilibrio della struttura economica italiana com'era all'alba del 23 ottobre 1922. Milano si lamentava del centralismo romano, della burocrazia che paralizzava ogni sforzo. Tuttavia i grandi consorzi obbligatori, il divieto di costruire nuovi impianti, l'affievolirsi di ogni concorrenza, le alte dogane protettive, i prezzi d'imperio, l'inefficienza e la rilassatezza caratteristiche di tutti i monopoli, furono invenzioni settentrionali. La politica fascista, fatta a Roma, costruiva agli industriali un paradiso artificiale, senza fallimenti, senza concorrenza, senza grattacapi eccessivi. E gli industriali erano, in gran parte, settentrionali. I consumatori erano obbligati a comprare quella roba a quel prezzo. E i consumatori erano, per metà, centro meridionali.

Poi venne la guerra. La lunga sosta degli Alleati sulla linea gotica impostò con crudezza il problema per il resto d'Italia. Nacquero iniziative industriali e commerciali in Sicilia, nel Napoletano, in Calabria. Inoltre sorse in molti il rimpianto di non aver avuto iniziative nei decenni passati. La liberazione del Nord aveva acceso molte speranze di una rapida ricostruzione. Ma il Nord disilluse tutti.

Come mai? Le grandi industrie infatti restarono ferme e inattive. Le città-fiume, le città-motore, le città-fucina non riuscirono a ricostruire le case, a rimuovere le macerie. Fu un formicolare di piccole iniziative di borsa nera, come a Napoli, mentre le grandi aziende restavano inoperose. La politica dei CLN aziendali, che dirigevano le industrie con la minaccia e il mitra, ma non per una maggiore produzione, per una ripresa — magari su linee più democratiche — dell'attività, ma per piccoli guadagni di classe, a detrimento dell'industria e del Paese, paralizzò ogni cosa. Il problema sintetico dei consigli di gestione, lasciato da Mussolini come una mina camuffata, per impedire agli italiani di ritrovare la pace sociale dopo la sua morte, mantenne in subbuglio le maestranze. Il blocco dei licenziamenti esaurì in breve ogni possibile riserbbe il doppio di uomini non costassero all'estero? I nuovi hanno deviato molto dalla dura strada dei padri, che non chiedevano che di poter lavorare liberamente, in piena concorrenza, in tutto il mondo. I nuovi non sono più industriali, ma burocrati dell'industria.

Negli ultimi mesi, è veramente sembrato che ai Settentrionali fosse venuta affievolendosi la chiarezza di vedute, la capacità di dominare una situazione, la fiducia nella loro missione. Potremmo riprendere il loro posto in un mondo di libera concorrenza? O non piuttosto tenteranno di ricostruirsi in qualunque modo, con qualunque complicità un nuovo mondo di protezioni e di tranquillità?

Visite francesi alle industrie

MILANO, 26.

E' giunta stamane a Milano una missione di industriali francesi dei settori metallurgico, meccanico e serico, guidata dal capo di Gabinetto del Ministero francese della produzione. La missione si è recata presso la sede del Comitato della Meccanica e successivamente al C.I.A.I. dove è stata ricevuta dal Presidente dott. Tremelloni e da vari rappresentanti dell'industria milanese. Al colloqui ha partecipato anche il Sottosegretario all'Industria Lombardo. (*Ansa*).

Attività serica nel Piemonte

(Nostro servizio telefonico)

TORINO, 26.

Si apprende che ha ripreso la sua attività in Piemonte la Associazione serica e bacologica i cui compiti sono quelli di divulgare l'allevamento del baco da seta e di studiare il ritorno al libero commercio dei bozzoli e della seta prodotti i quali rappresentano per l'Italia, in questo momento oltremodo difficile, una preziosa merce di scambio nei rapporti commerciali internazionali.

Federazione Italiana sono state poste in rilievo talune esigenze degli istituti di credito in relazione alla necessità di assicurare, nell'attuale difficile momento, l'equilibrio dei rispettivi conti economici, il quale viene compromesso dall'incidenza particolarmente sensibile che hanno su di esso le spese del personale, che costituisce gran parte del costo di produzione del servizio bancario, spese alle quali si aggiungono quelle generali, senza adeguato riscontro nelle entrate.

E' stato anzitutto richiesto al Ministero del Tesoro un congruo aumento del rapporto tra la massa fiduciaria e il patrimonio delle banche, oltre il quale le aziende di credito sono obbligate ad effettuare depositi cauzionali presso la Banca d'Italia; e contemporaneamente si è segnalata la opportunità di consentire che fra tali depositi possano annoverarsi anche le somme destinate delle banche al finanziamento dei prodotti soggetti alla disciplina degli ammassi o sottoposti a vincolo, nonchè le anticipazioni ad imprese industriali per il rassetto della vita civile e la ripresa economica della nazione. Trattasi infatti di somme garantite dallo Stato, in cui realizzazione è sicura.

Sembra che il Ministero del Tesoro sia propenso ad accogliere la prima richiesta ma non è stato ancora fissato il nuovo rapporto fra la massa fiduciaria e il patrimonio.

Per consentire una maggiore redditività dei depositi cauzionali di cui si è fatto cenno, è stato anche chiesto che venga consentita l'effettuazione di essi altre che presso la Banca d'Italia, anche in conti correnti presso il Tesoro, ed a condizioni di tasso migliori delle attuali.

Essendosi considerato infine che una delle maggiori passività delle banche nel presente momento è rappresentata dalle operazioni di finanziamento degli ammassi obbligatori, la cui base redditività si è aggravata per effetto della guerra, l'associazione bancaria ha espresso il voto che il compenso per tale finanziamento venga conguamente elevato, specie in considerazione del fatto che, sebbene con l'adozione dell'aumento parziale ci si avvii verso una riduzione dei prodotti ammassati, l'attrezzatura necessaria per effettuazione deve essere tuttavia mantenuta integra.

Circa il pesante aggravio di carattere finanziario che l'elemento del compenso per il finanziamento degli ammassi potrebbe produrre, viene fatto osservare dalle banche che esso, del resto di proporzioni insignificanti, non si ripercuoterebbe sui prezzi dei generi, ma resterebbe ad esclusivo carico delle perdite di gestione degli Enti ammassatori, di cui risponde, in via definitiva, lo Stato.

I voti degli operai milanesi

(Vostro servizio telefonico)

MILANO, 26.

L'Esecutivo della Camera Confederale del Lavoro di Milano si è riunito stamane per discutere tre argomenti di particolare importanza.

Sul primo che riflette i contributi unificati dell'industria l'Esecutivo ha riaffermato la propria opposizione a che i lavoratori vengano privati di quella che è una loro effettiva e pratica conquista.

Un telegramma è stato inviato al Ministro dei Lavori Pubblici per sollecitare l'inizio dei lavori dell'idrovia padana ai quali potranno essere avviati varie migliaia di disoccupati.

E' stata inoltre inviata a Roma una richiesta tendente ad ottenere che ai giovani chiamati alle armi sia riconosciuta a tutti gli effetti da parte dei datori di lavoro presso i quali sono attualmente occupati l'anzianità raggiunta al momento dell'arruolamento.

razioni deve essere tuttavia mantenuta integra.

Circa il pesante aggravio di carattere finanziario che l'elemento del compenso per il finanziamento degli ammassi potrebbe produrre, viene fatto osservare dalle banche che esso, del resto di proporzioni insignificanti, non si ripercuoterebbe sui prezzi dei generi, ma resterebbe ad esclusivo carico delle perdite di gestione degli Enti ammassatori, di cui risponde, in via definitiva, lo Stato.

I voti degli operai milanesi

(Vostro servizio telefonico)

MILANO, 26.

L'Esecutivo della Camera Confederale del Lavoro di Milano si è riunito stamane per discutere tre argomenti di particolare importanza.

Sul primo che riflette i contributi unificati dell'industria l'Esecutivo ha riaffermato la propria opposizione a che i lavoratori vengano privati di quella che è una loro effettiva e pratica conquista.

Un telegramma è stato inviato al Ministro dei Lavori Pubblici per sollecitare l'inizio dei lavori dell'idrovia padana ai quali potranno essere avviati varie migliaia di disoccupati.

E' stata inoltre inviata a Roma una richiesta tendente ad ottenere che ai giovani chiamati alle armi sia riconosciuta a tutti gli effetti da parte dei datori di lavoro presso i quali sono attualmente occupati l'anzianità raggiunta al momento dell'arruolamento.

nomia e di assistenza di organizzazione e di assistenza economico-sindacale per i contadini mezzadri.

Dal punto di vista giuridico ci sembra che il provvedimento presenti alcune manchevolezze.

Anzitutto il nuovo decreto adotta una formula negativa (non costituisce reato) propria delle norme, mentre la legge penale è sempre affermativa di responsabilità.

In secondo luogo — e ciò è più importante — fra le condizioni cui è subordinata l'esclusione della responsabilità penale dei mezzadri o coloni, vi è una che potremmo definire precipuamente lesiva dell'ordine giuridico, ed è quella secondo cui per l'esclusione del reato basta che i rappresentanti dei coloni e mezzadri abbiano partecipato a specificati provvedimenti di conservazione dei prodotti. Che poi nei singoli casi, tali provvedimenti siano stati osservati in concreto dai mezzadri, non sembra che importi al legislatore. Si che si verificherebbe l'assurdo dell'esclusione di reato di appropriazione indebita anche quando il colono non si sia effettivamente appropriato del prodotto per procurare a sè un indebito profitto. Infatti i suoi rappresentanti sindacali abbiano solo «specificati» i provvedimenti di conservazione adottati. E' chiaro che in questo modo la semplice specificazione dei provvedimenti di conservazione, indipendentemente dalla loro osservanza, lascerebbe di fatto e proprio di fronte alla legge, precludendo all'autorità giudiziaria ogni indagine circa l'effettiva sussistenza del reato di appropriazione indebita.

Dati sul capitale

Uno schema di decreto-legge relativo alla preparazione di indagini statistiche straordinarie per la raccolta di dati sulla vita economica e sociale della nazione e sulla organizzazione dello stato, sarà prossimamente presentato al Consiglio dei Ministri dal Ministro per la Costituente. L'indagine avrebbe lo scopo di rilevare la concentrazione del capitale nelle società per azioni con capitale superiore ad 1 milione.

Secondo il pensiero del Ministero per la Costituente la rilevazione non rappresenterebbe un duplicato dei censimenti già proposti in quanto le rilevazioni concernenti le società per azioni richiedono particolari esigenze tecniche e comprendono dei settori — credito, assicurazioni, commercio, ecc. — non contemplati dai censimenti che eseguirà l'Istituto Centrale di Statistica

estesa a tutte le società azioni ma si limiterebbe, ragioni di tempo ed economia di spesa, a quelle società capitale azionario superiore 1 milione.

Dereq[illegible] al porto di Napo[illegible]

(Vostro servizio telefonico)

NAPOLI, [illegible]

Le autorità americane, con il primo di marzo [illegible] mano la gestione di [illegible] parte del nostro porto, [illegible] annunciato ai competenti [illegible] cittadini che saranno [illegible] lasciati liberi i locali [illegible] compagnie portuali. Si [illegible] derà anche a numerose [illegible] quisizioni di edifici i qua[illegible] un primo tempo erano [illegible] anche aggregati ai servizi [illegible] tuali.

Prossimamente avrà [illegible] una riunione con l'interv[illegible] dei rappresentanti del [illegible]

Le negoziazioni in corso per gli scambi con l'estero

Le trattative per la stipulazione dell'accordo commerciale fra l'Italia e il Belgio si possono considerare felicemente compiute. Sono, infatti, [illegible] ato di agenzia relativo al favorevole sviluppo delle trattative fra una delegazione cecoslovacca e una delegazione italiana, per la ripresa dei

12478

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

...mezzadri.

Dal punto di vista giuridico ci sembra che il provvedimento presenti alcune manchevolezze.

Anzitutto il nuovo decreto adotta una formula negativa (non costituisce reato...) propria delle sentenze, mentre la legge penale è sempre affermativa di responsabilità.

In secondo luogo — e ciò è più importante — fra le condizioni cui è subordinata l'esclusione della responsabilità penale dei mezzadri o coloni, vi è una che potrebbe definire gravemente la fede dell'ordine giuridico, ed è quella secondo cui per l'inesistenza del reato basta che i rappresentanti dei coloni e mezzadri abbiano redatto... specificati i provvedimenti... per la conservazione dei prodotti. Che poi, nei singoli casi, tali provvedimenti siano stati osservati in concreto dai mezzadri, non sembra che importi al legislatore. Si che si verificherebbe l'assurdo dell'esclusione del reato di appropriazione indebita anche quando il colono si sia effettivamente appropriato del prodotto per procurare a sè un ingiusto profitto, purchè i suoi rappresentanti sindacali abbiano solo specificati i provvedimenti di conservazione adottati. E' chiaro che in tal modo la semplice specificazione dei provvedimenti di conservazione, indipendentemente dalla loro osservanza, fa la funzione di vero e proprio diaframma che, precludendo all'autorità giudiziaria ogni indagine circa l'effettiva sussistenza del reato di appropriazione indebita.

MILANO 26.

Si riuniranno domani a Milano i rappresentanti dei nostri principali stabilimenti per costruzioni aeronautiche aderenti all'Unione Fabbriche Aeronautiche (U. F. A.) per discutere la costituzione di una società unica di navigazione aerea civile per l'Italia, proposta dalla Soc. Aviolinee Italiane in relazione alla convenzione stipulata recentemente fra il Ministero dell'Aeronautica e la Transcontinental and Western Air Inc. (T. W. A.) «Globo» del 22 corr.

Nel corso di due precedenti riunioni, tenutesi a Milano il 20 e 23 c. m., era stato precisato che la costituenda società avrebbe avuto un capitale iniziale di 500 milioni di lire, che sarebbe stato sottoscritto per 150 milioni dal Ministero dell'Aeronautica, per 150 milioni dalle imprese nazionali di navigazione aerea, e dalla industria aeronautica ed affine, e per 200 milioni dalla T. W. A. La nuova società dovrebbe assorbire le imprese di aerotrasporti già esistenti fra le quali la Soc. Aviolinee, la Tesco, l'Airone e la Transadriatica. L'esercizio delle linee dovrebbe essere compiuto senza alcuna sovvenzione governativa e con materiale di volo adatto alle diverse esigenze del servizio. E' stato così proposto di iniziare l'attività impiegando aerei Douglas DC-2, De Havilland Dragon e Super Dragon e Caproni Bergamaschi, apparecchi che vanno da una capacità media di quattro passeggeri ad un massimo di sedici e che possono acquistarsi attualmente a condizioni abbastanza favorevoli.

La Fiat, e per essa la Soc. per prodotti e combustibili in maggior parte del capitale privato, o tutto nel caso in cui le altre fabbriche non intendessero partecipare alla costituzione della nuova società. Dal canto loro, la Caproni, la Isotta Fraschini, la S. I. A. I., la Breda, l'Alfa Romeo, la Piaggio, la Macchi ed i Cantieri Riuniti dell'Adriatico nella riunione del 23 corrente hanno aderito in linea di massima alla proposta della Fiat, riservandosi di precisare il loro apporto finanziario.

La partecipazione del Ministero dell'Aeronautica non sembra ancora definitivamente decisa e, quindi, nella riunione odierna sarà probabilmente esaminata insieme alle altre questioni da definire, anche l'eventualità di un aumento delle quote riservate al capitale privato.

Speranze e realtà

Un gran passo verso la ricostituzione di una rete di aerotrasporti civili in Italia è stato realizzato con l'accordo stipulato recentemente fra il Ministero dell'Aeronautica e l'americana «Transcontinental and Western Air Inc.», di cui ha dato notizia il «Globo» del 22 febbraio e da particolari quello di oggi.

La situazione dei trasporti terrestri in Italia è e si trova per parecchio tempo ancora critica. La ricostruzione della rete ferroviaria e la ricostituzione del parco rotabile richiedono tempo. I piani di ricostruzione prevedono che si potrà tornare al traffico ferroviario normale alla fine del 1951: un settennio, se basta. Nè i trasporti automobilistici potranno, anche se adeguatamente sviluppati, ovviare alla parziale carenza della rete ferroviaria. Da questa situazione derivano inconvenienti molteplici che si ripercuotono sulla situazione economica generale. Si pensi soltanto come e quanto la situazione attuale dei mezzi di trasporto ostacoli quella mobilità degli uomini di affari degli industriali e dei commercianti, che è tra le condizioni prime di sviluppo dell'attività economica. Il ripristino, graduale ma presumibilmente accelerato nei tempi, di una buona rete aerea, proverà a risolvere, tra gli altri, anche questo problema.

L'accordo italo-americano — che costituisce il primo tangibile segno di una attesa ed auspicata più ampia collaborazione — giovera ad avviare a so-

altri, il reimpiego dei nostri piloti e delle nostre maestranze condannate da anni ad una mortificante inerzia; la riattivazione in un futuro non lontano delle nostre industrie aeronautiche.

Per quel che concerne la ripresa della nostra attività produttiva bisogna, però, rinunciare da soverchi ottimismi. Le prospettive debbono essere in-

(Continua in 2.a pag. 1.a colonna)

Riattivazioni di ferrovie

(Nostro servizio telefonico)

FIRENZE, 26.

E' stato riaperto al transito il tronco Sarzana-Pontremoli, i cui lavori sono stati eseguiti a cura del nostro Compartimento ferroviario. La ricostruzione ha richiesto 120.000 giornate lavorative, demolizione e rimozione di 100.000 metri cubi di macerie, ricostruzione di quattro tratti di galleria per complessivi 200 metri; ricostruzione di 14 ponti di cui 10 ferroviari e 4 stradali, quasi ultimi indispensabili per eliminare il transito sulla sede ferroviaria. La lunghezza dei pezzi ricostruiti è stata di 624 metri; l'importo dei lavori si aggira sui 120 milioni.

Frattanto si lavora attivamente per completare i lavori di ricostruzione della Firenze-Arezzo che si presume potrà essere condotto a termine entro il mese di aprile prossimo.

Un commissario per l'elettricità nel Centro-Sud

L'istituzione d'un Alto Commissario per l'Elettricità nell'Italia centro-meridionale è stata decisa ieri in una riunione presieduta dal ministro Barbareschi, cui han partecipato rappresentanti degli industriali e della C. G. I. L. E' stata anche discussa l'opportunità, data la precarietà della situazione per l'energia elettrica, di anticipare le ferie degli operai.

La riunione si è anche occupata della unificazione dei contributi tra nord e sud.

La riunione sarà ripresa nel pomeriggio di oggi.

LE ALTRE NOTIZIE

● **Con grande solennità** ha avuto luogo ieri sera al Quirinale il ricevimento offerto dal Luogotenente del Regno in onore del Sacro Collegio dei Cardinali. Sono intervenuti anche il Presidente De Gasperi, l'ammiraglio Stone, i ministri Cattani, Brusio, Cevolotto e Scelba, gli onorevoli Orlando e Bonomi, gli ambasciatori Kirk e Kostylev, oltre ai rappresentanti degli altri paesi accreditati presso la Real Corte, i sottosegretari Spataro e Mormino e numerose altre personalità.

● **Un accordo per il normale svolgimento** delle elezioni amministrative in provincia di Salerno è stato raggiunto dai partiti aderenti al C. L. N. Le elezioni stesse si svolgeranno dal 24 marzo al 7 aprile.

● **In seguito agli incidenti** avvenuti a Piombino, a causa dei quali il consultore liberale Medici-Tornaquinci non potè parlare in pubblico, lo stesso Medici-Tornaquinci ha chiesto d'interrogare il ministro dell'Interno «per sapere come egli intenda assicurare nella città di Piombino l'ordine pubblico e la libertà di parola e di propaganda politica, e se egli consideri opportuno rinviare le elezioni amministrative in tutte quelle località nelle quali l'esperienza abbia provato che tali basilari presupposti di democrazia non sono ancora generalmente conosciuti e rispettati».

● **La reazione del Governo** e dell'opinione pubblica francese contro il regime di Franco, il quale — secondo il Gabinetto di Parigi — costituirebbe «un pericolo per la sicurezza internazionale», è culminata nella decisione di chiudere la frontiera dei Pirenei alla mezzanotte del 1 marzo.

● **Il Dipartimento di Stato** americano ha ufficialmente smentito di essersi pronunciato a favore di un qualsiasi regime per la Spagna.

● **Cinquantamila mine** si trovano tuttora nel Mediterraneo, così ha comunicato il comandante Swarder, rappresentante della marina britannica nell'Ufficio rastrellamento mine.

● **Una proposta di legge** per la creazione di una «Sezione americana», destinata al servizio di polizia nelle zone d'occupazione degli Stati Uniti in Europa e in Asia, è stata presentata al Congresso. Secondo il deputato proponente, la «Legione americana», organizzata secondo il sistema di quella «straniera» francese, potrebbe comprendere tutti quei militari alleati — polacchi, jugoslavi, ecc. — i quali si trovano fuori dei rispettivi paesi d'origine e non intendono tornarvi. Si è calcolato che in tal modo si potrebbero reclutare circa 50 mila uomini.

...ul capitale azionario

...tolegge ...ene di ...ordina... ...dati sot... ...nale del ...ganizza... ...prosa... ...Consi... ...Ministero ...ndagini ...levare la ...ale azio... ...en capi... ...llone.

...del Mi... ...ente la ...prescrit... ...el capi... ...punto le ...i le so... ...ono par... ...niche e ...ri — cre... ...commer... ...ntemplati ...eseguira... ...Statisti...

...catesa a tutte le società per azioni ma si limiterebbe, per ragioni di tempo ed economia di spesa, a quelle società con capitale azionario superiore ad 1 milione.

Perquisizioni al porto di Napoli

(Nostro servizio telefonico)

NAPOLI, 26.

Le autorità americane, che con il primo di marzo lasceranno la gestione di buona parte del nostro porto, hanno annunziato ai competenti enti cittadini che saranno altresì lasciati liberi i locali delle compagnie portuali. Si procederà anche a numerose perquisizioni di caffè i quali in un primo tempo erano stati anche aggregati ai servizi portuali.

Prossimamente avrà luogo una riunione con l'intervento dei rappresentanti del Genio e particolarmente della pasta e dell'olio.

Alcuni hanno fatto presente l'opportunità di abolire gli attuali posti di blocco sull'olio che hanno l'unico scopo di far rarefare il genere che invece potrebbe affluire abbondantemente, specie dalla Calabria e dalla Puglia.

Questa sera poi si è riunito il Comitato tecnico per esaminare le ragioni che l'Associazione dei panificatori adduce per giustificare la richiesta di aumento del prezzo del pane. Come è noto il Comune ha annunziato l'esperimento del forno municipale nell'interesse dei consumatori i quali se dovranno subire l'aumento del prezzo del pane d'altra parte esso dovrebbe corrispondere a garanzie per la migliore qualità del prodotto ossia in parole povere dovrà autorizzare ai padroni panettieri di preparare due qualità di pane, una ad un prezzo superiore e l'altra ad un prezzo inferiore, di largo consumo.

L'accordo sul referendum raggiunto da cinque partiti

Un accordo sui principi direttivi del progetto per la Costituente è stato raggiunto nella riunione tenuta ieri sera dal Consiglio di Gabinetto con

...può essere sancito dal Governo — ha detto Togliatti ai giornalisti, dopo la riunione del Consiglio di Gabinetto — perchè su tale questione esso

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2.4.7.

troia, costituiva agli industriali un paradiso artificiale, senza fallimenti, senza concorrenza, senza grattacapi eccessivi. E gli industriali erano, in gran parte, settentrionali. I consumatori erano obbligati a comprare quella roba a quel prezzo. E i consumatori erano, per metà, centro meridionali.

Poi venne la guerra. La lunga sosta degli Alleati sulla linea gotica impostò con crudezza il problema per il resto d'Italia. Nacquero iniziative industriali e commerciali in Sicilia, nel Napoletano, in Calabria. Inoltre sorse in molti il rimpianto di non aver avuto iniziative nei decenni passati. La liberazione del Nord aveva acceso molte speranze di una rapida ricostruzione. Ma il Nord disilluse tutti.

Come mai? Le grandi industrie intatte restarono ferme e inattive. Le città-dinamo, le città-motore, le città-fucina non riuscirono a ricostruire le case, a rimuovere le macerie. Fu un formicolare di piccole iniziative di borsa nera, come a Napoli, mentre le grandi aziende restavano inoperose. La politica dei CLN aziendali, che dirigevano le industrie con la minaccia e il mitra, una non per una maggiore produzione, per una ripresa — magari su linee più democratiche — dell'attività; ma per piccoli guadagni di classe, a detrimento dell'industria e del Paese, paralizzò ogni cosa. Il problema sintetico dei consigli di gestione, lasciato da Mussolini come una mina camuffata, per impedire agli italiani di ritrovare la pace sociale dopo la sua morte, mantenne in subbuglio le maestranze. Il blocco dei licenziamenti esaurì in breve ogni possibile riserva. Mancavano materie prime in quantità e regolarità sufficiente per rifornire i grandi impianti. Ma mancò anche il credito straniero, spaventato dalla politica, dall'incertezza, dall'ammutinamento continuo. Gli esperti americani in visita venivano accolti al grido di «Viva la Russia». Il credito non viene offerto per ragioni sentimentali: è un duro e netto affare che non offre margini al sentimento. Le condizioni delle industrie del Nord non erano tali da incoraggiare banchieri obiettivi. Non offrivano nessuna sicurezza.

Immaturità, mancanza di realismo, febbre di vittoria, settimane rivoluzionarie, si disse. Ed è vero. Ma, alle richieste ingenue e romantiche delle maestranze, che credevano giunto il giorno, che non giungerà mai, neppure in una società marxista, in

Visite francesi alle industrie

MILANO 26.

E' giunta stamane a Milano una missione di industriali francesi dei settori metallurgico, meccanico e serico, guidata dal capo di Gabinetto del Ministero francese della produzione. La missione si è recata presso la sede del Comitato della Meccanica e successivamente al C.L.A.I. dove è stata ricevuta dal Presidente dott. Tremelloni e da vari rappresentanti dell'industria milanese. Al colloqui ha partecipato anche il Sottosegretario all'Industria Lombardo. (*Ansa*).

Attività serica nel Piemonte

(*Nostro servizio telefonico*)

TORINO, 26.

Si apprende che ha ripreso la sua attività in Piemonte la Associazione serica e bacologica i cui compiti sono quelli di divulgare l'allevamento del baco da seta e di studiare il ritorno al libero commercio dei bozzoli e della seta prodotti i quali rappresentano per l'Italia, in questo momento oltremodo difficile, una preziosa merce di scambio nei rapporti commerciali internazionali.

ranca mente si è segnalata la opportunità di concentrare che fin tali depositi possano annoverarsi anche le somme destinate delle banche al finanziamento dei prodotti soggetti alla disciplina degli ammassi o sottoposti a vincolo, nonchè le anticipazioni ad imprese industriali per il rispetto della vita civile e la ripresa economica della nazione. Trattasi infatti di somme garantite dallo Stato, la cui realizzazione è sicura.

Sembra che il Ministero del Tesoro sia propenso ad accogliere la prima richiesta ma non è stato ancora fissato il nuovo rapporto fra la massa fiduciaria e il patrimonio.

Per consentire una maggiore redditività dei depositi cauzionali di cui si è fatto cenno, è stato anche chiesto che venga consentita l'effettuazione di essi oltre che presso la Banca d'Italia, anche in conti correnti presso il Tesoro, ed a condizioni di tasso migliori delle attuali.

Essendosi considerato infine che una delle maggiori passività delle banche nel presente momento è rappresentata dalle operazioni di finanziamento degli ammassi obbligatori, la cui bassa redditività si è aggravata per effetto della guerra, l'associazione bancaria ha espresso il voto che il compenso per tale finanziamento venga congruamente elevato specie in considerazione del fatto che, sebbene con l'adozione dell'imponibile globale si avvii verso una riduzione dei prodotti ammassati, l'attrezzatura necessaria per effettuare le ricevute relative ai prodotti ammassati per diecimila tre argomenti di particolare importanza.

Sul primo che riflettera i contributi unificati dell'industria l'Esecutivo ha riaffermato la propria opposizione a che i lavoratori vengano privati di quella che è una loro effettiva e pratica conquista.

Un telegramma è stato inviato al Ministro dei Lavori Pubblici per sollecitare l'inizio dei lavori dell'idrovia padana ai quali potranno essere avviati varie migliaia di disoccupati.

E' stata inoltre inviata a Roma una richiesta tendente ad ottenere che ai giovani chiamati alle armi sia riconosciuta a tutti gli effetti da parte dei datori di lavoro presso i quali sono attualmente occupati l'anzianità maturata al momento dell'arruolamento.

variazione dei prodotti. Che poi nei singoli casi, tali provvedimenti siano stati osservati in concreto dai mezzadri, non sembra che importi al legislatore. Si che si verificherebbe l'assurdo dell'esclusione di reato di appropriazione indebita anche quando il colono abbia effettivamente appropriato del prodotto per procurare a se un ingiusto profitto, purchè i suoi rappresentanti sindacali abbiano solo «specificati» i provvedimenti di conservazione adottati. E' chiaro che in tal modo la semplice specificazione dei provvedimenti di conservazione, indipendentemente dalla loro osservanza, fa la funzione di vero e proprio diaframma che, precludendo all'autorità giudiziaria ogni indagine circa l'effettiva sussistenza di reato di appropriazione indebita,

Le negoziazioni in corso per gli scambi con l'estero

Le trattative per la stipulazione dell'accordo commerciale fra l'Italia e il Belgio si possono considerare felicemente compiute. Sono, infatti, ora in corso le ultime conversazioni riguardanti la definizione degli accordi finanziari annessi al trattato di cui si attende la firma nei prossimi giorni.

Il volume finanziario delle due correnti di traffico ammonterà a oltre tre miliardi e comprenderà gruppi di merci che faranno di questo trattato uno dei capisaldi della nostra ripresa.

Tra le merci che l'Italia riceverà dal Belgio hanno particolare rilievo le seguenti: metalli greggi (rottami di ferro, ghisa fosforosa, rame antimonio, stagno e altri metalli non ferrosi, tungsteno); materie prime per industrie tessili (lino, cotone, lana, bioules di lana).

L'Italia esporterà, fra l'altro nel Belgio prodotti ortofrutticoli, sementi, canapa, minerali, vini, coloranti sintetici, essenze, tessuti di tutti i tipi maglierie, cappelli, libri, macchinari, macchine, utensili e altri prodotti dell'industria meccanica, strumenti musicali ecc.

A proposito di un comunicato di agenzia relativo al favorevole sviluppo delle trattative fra una delegazione cecoslovacca e una delegazione italiana, per la ripresa dei rapporti commerciali fra i due paesi, il «Globo» apprende che la notizia merita una rettifica. L'incontro di Corcò, infatti, rappresenta, esclusivamente una presa di contatto, per un preliminare scambio di vedute, fra due funzionari cecoslovacchi, ivi giunti dalla Svizzera e tre funzionari italiani, rispettivamente del Ministero degli Esteri, del Ministero del Commercio Estero e del Ministero del Tesoro, che si sono scambiati degli elenchi di materie prime sui quali i reciproci governi porteranno la loro attenzione, ai fini delle possibilità di esportazione e di importazione.

Il desiderio di intesa fra i due paesi, giustifica l'attesa di una sistemazione dei rapporti commerciali italo-cechi attraverso regolari trattative.

Le conversazioni commerciali fra l'Italia e la Danimarca procedono favorevolmente.

A quanto apprende il «Globo», la definizione di esse potrebbe aversi durante la settimana in corso.

Dati sul capitale

Uno schema di decreto-legge relativo alla preparazione di indagini statistiche straordinarie per la raccolta di dati sulla vita economica e sociale della nazione e sulla organizzazione dello stato, sarà prossimamente presentato al Consiglio dei Ministri dal Ministro per la Costituente. L'indagine avrebbe lo scopo di rilevare la concentrazione del capitale azionario delle società per azioni e con capitale superiore ad 1 milione.

Secondo il pensiero del Ministero per la Costituente la rilevazione non rappresenterebbe un duplicato dei censimenti già proposti in quanto le rilevazioni concernenti le società per azioni richiedono particolari esigenze tecniche e comprendono dei settori — credito, assicurazioni, commercio, ecc. — non contemplati dai censimenti che eseguisce l'Istituto Centrale di Statistica. Essa sarebbe d'altra parte necessaria poichè il Ministero delle Finanze, al quale le società per azioni sono tenute per il regio decreto-legge 25 ottobre 1941 n. 1148 a comunicare i nominativi dei proprietari d'azioni, non è in grado di fornire gli elementi che si vogliono conoscere.

D'altra parte sembra indispensabile, per l'impostazione dei problemi economici e sociali connessi con il medesimo concentramento del potere economico, possedere una raccolta completa di dati sulla distribuzione del capitale azionario, per rami di attività e per classi di ampiezza, di quelle società che rappresentano un fattore determinante nella vita economica. Così pure è ritenuto indispensabile conoscere l'importanza delle imprese economiche esistenti, l'interdipendenza fra il capitale azionario industriale, commerciale e bancario, l'apporto del capitale straniero in società italiane e del capitale italiano in società straniere. In relazione agli scopi che il Ministero si propone l'indagine non verrebbe estesa a tutte le società per azioni ma si limiterebbe, per ragioni di tempo ed economia di spesa, a quelle società con capitale azionario superiore a 1 milione.

Derequisizioni al porto di Napoli

(*Nostro servizio telefonico*)

NAPOLI 26.

Le autorità americane, con il primo di marzo inizieranno la gestione di buona parte del nostro porto, hanno annunciato ai competenti circoli cittadini che saranno altresì liberi i locali delle compagnie portuali. Si procederà anche a numerose derequisizioni di edifici i quali in un primo tempo erano stati anche aggregati ai servizi portuali.

Programmaticamente avrà luogo una riunione con l'intervento dei rappresentanti del Genio civile e dell'Ente portuale allo scopo di stabilire le modalità per l'immediato inizio dei lavori contemplati dal primo blocco di progetti per un importo di seicento milioni.

La situazione alimentare napoletana

(*Nostro servizio telefonico*)

NAPOLI 26.

Nel gabinetto del Prefetto sono convenute le maggiori autorità cittadine nonchè i rappresentanti della Camera del Lavoro, degli industriali, dei commercianti, allo scopo di esaminare la situazione alimentare della città e provincia.

I convenuti sono stati unanimi nel riconoscere la necessità di agevolare in tutti i modi possibili e rendere più libera la produzione e l'afflusso, nel mercato dei generi alimentari di più largo consumo

2480

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

vazione dei prodotti. Che poi, nei singoli casi, tali provvedimenti siano stati osservati in concreto dai mezzadri, non sembra che importi al legislatore. Si che si verificherebbe l'assurdo dell'esclusione del reato di appropriazione indebita anche quando il colono si sia effettivamente appropriato del prodotto per procurare a sè un ingiusto profitto, purchè i suoi rappresentanti sindacali abbiano solo «specificati» i provvedimenti di conservazione adottati. E' chiaro che in tal modo la semplice specificazione dei provvedimenti di conservazione, indipendentemente dalla loro osservanza, fa la funzione di vero e proprio diaframma che, precluda all'autorità giudiziaria ogni indagine circa l'effettiva sussistenza del reato di appropriazione indebita.

liati dalle imprese nazionali di navigazione aerea, e dalla industria aeronautica, ed affine, e per 200 milioni dalla T. W. A. La nuova società dovrebbe assorbire le imprese di aerotrasporti già esistenti fra le quali la Soc. Avioline, la Tesco, l'Airone e la Transadriatica. L'esercizio delle linee dovrebbe essere compiuto senza alcuna sovvenzione governativa e con materiale di volo adatto alle diverse esigenze del servizio. E' stato così proposto di iniziare l'attività impiegando aerei Douglas DC-2, De Haviland Dragon e Super Dragon e Caproni Berea, apparecchi che vanno da una capacità minima di quattro passeggeri ad un massimo di sedici e che possono acquistarsi attualmente a condizioni abbastanza favorevoli.

La Fiat, e per essa la Soc.

capitale azionario

estesa a tutte le società per azioni ma si limiterebbe, per ragioni di tempo od economia di spesa, a quelle società con capitale azionario superiore ad 1 milione.

Derequisizioni al porto di Napoli

(Nostro servizio telefonico)

NAPOLI, 26.

Le autorità americane, che con il primo di marzo lasceranno la gestione di buona parte del nostro porto, hanno annunziato ai competenti enti cittadini che saranno altresì lasciati liberi i locali delle compagnie portuali. Si procederà anche a numerose derequisizioni di edifici i quali in un primo tempo erano stati anche aggregati ai servizi portuali.

Prossimamente avrà luogo una riunione con l'intervento dei rappresentanti del Genio civile e dell'Ente portuale, allo scopo di stabilire le modalità per l'immediato inizio dei lavori contemplati da un primo blocco di progetti per un importo di seicento milioni.

La situazione alimentare napoletana

(Nostro servizio telefonico)

NAPOLI, 26.

Nel gabinetto del Prefetto sono convenute le maggiori autorità cittadine nonchè i rappresentanti della Camera del Lavoro, degli industriali e dei commercianti, allo scopo di esaminare la situazione alimentare della città e provincia.

I convenuti sono stati unanimi nel riconoscere la necessità di agevolare in tutti i modi possibili e rendere più libera la produzione e l'afflusso, nel mercato dei generi alimentari di più largo consumo

e particolarmente della pasta e dell'olio.

Alcuni hanno fatto presente l'opportunità di abolire gli attuali posti di blocco sull'olio che hanno l'unico scopo di far rarefare il genere che invece potrebbe affluire abbondantemente, specie dalla Calabria e dalla Puglia.

Questa sera poi si è riunito il Comitato tecnico per esaminare le ragioni che l'Associazione dei panificatori adduce per giustificare la richiesta di aumento del prezzo del pane. Come è noto il Comune ha annunziato l'esperimento del forno municipale nell'interesse dei consumatori i quali se dovranno subire l'aumento del prezzo del pane, d'altra parte esso dovrebbe corrispondere a garanzie per la migliore qualità del prodotto ossia in parole povere dovrà autorizzare ai padroni panettieri di preparare due qualità di pane, una ad un prezzo superiore e l'altra ad un prezzo inferiore, di largo consumo.

Previsioni sul raccolto

Le prime previsioni circa lo ammontare del prossimo raccolto del grano, apprende l'«Ansa», indicano una produzione aggirantesi sui 56 milioni di quintali, superiore cioè di 14 milioni di quintali rispetto all'ultimo raccolto. Le semine si sono effettuate su circa 5 milioni di ettari il che fa prevedere una resa media per ettaro di 11,10 quintali. La scarsità di fertilizzanti non permette ancora che la resa media per ettaro ritorni ad essere di 15 quintali come negli anni precedenti la guerra quando il raccolto riusciva a soddisfare quasi completamente il fabbisogno nazionale. La agricoltura italiana che in tempi normali usava ogni anno 14 milioni di quintali di fertilizzanti dispone attualmente appena di un milione di quintali. (*Ansa*).

Speranze e realtà

Un gran passo verso la ricostituzione di una rete di aerotrasporti civili in Italia è stato realizzato con l'accordo stipulato recentemente fra il Ministero dell'Aeronautica e l'americana «Transcontinental and Western Air Inc.», di cui ha dato notizia il «Globo» del 27 febbraio e dà particolari quello di oggi.

La situazione dei trasporti terrestri in Italia è e si manterrà per parecchio tempo ancora critica. La ricostruzione della rete ferroviaria e la ricostituzione del parco veicoli richiedono tempo. I piani di ricostruzione prevedono che si potrà tornare al traffico ferroviario normale alla fine del 1951: un settennio, se basta. Nè i trasporti automobilistici potranno, anche se adeguatamente sviluppati, ovviare alla parziale carenza della rete ferroviaria. Da questa situazione derivano inconvenienti molteplici che si ripercuotono sulla situazione economica generale. Si pensi soltanto come e quanto la situazione attuale dei mezzi di trasporto ostacoli quella mobilità degli uomini di affari degli industriali e dei commercianti che è tra le condizioni prime di sviluppo dell'attività economica. Il ripristino, graduale ma presumibilmente accelerato nei tempi, di una buona rete aerea, gioverà a risolvere, tra gli altri, anche questo problema.

L'accordo italo-americano — che costituisce il primo tangibile segno di una attesa ed auspicata più ampia collaborazione — gioverà ad avviare a so-

a cura del nostro Compartimento ferroviario. La ricostruzione ha richiesto 120.000 giornate lavorative, demolizione e rimozione di 100.000 metri cubi di macerie, ricostruzione di quattro tratti di galleria di complessivi 200 metri; ricostruzione di 14 ponti di cui 10 ferroviari e 4 stradali, questi ultimi indispensabili per eliminare il transito sulla sede ferroviaria. La lunghezza dei ponti ricostruiti è stata di 624 metri; l'importo dei lavori si aggira sui 120 milioni.

Frattanto si lavora attivamente per completare il lavoro di ricostruzione della Firenze-Arezzo che si presume potrà essere condotto a termine entro il mese di aprile prossimo.

Un commissario per l'elettricità nel Centro-Sud

L'istituzione d'un Alto Commissario per l'Elettricità nell'Italia centro-meridionale è stata decisa ieri in una riunione presieduta dal ministro Barbareschi, cui han partecipato rappresentanti degli industriali e della C. G. I. L. E' stata anche discussa l'opportunità, data la precarietà della situazione per l'energia elettrica, di anticipare le ferie degli operai.

La riunione si è anche occupata della unificazione dei contributi tra nord e sud.

La riunione sarà ripresa nel pomeriggio di oggi.

L'accordo sul referendum raggiunto da cinque partiti

Un accordo sui principi direttivi del progetto per la Costituente è stato raggiunto nella riunione tenuta ieri sera dal Consiglio di Gabinetto con l'accettazione del referendum sulla questione istituzionale, contemporanea alle elezioni politiche, da parte degli esponenti dei partiti ad eccezione del Ministro Cianca, contrario alla proposta, il quale s'è riservato di rispondere dopo aver consultato la direzione del partito «ufficiale» d'azione che egli rappresenta in seno al Governo.

Se su tale questione, che era la più controversa e decisiva fra tutte, l'intesa è stata finora concordata fra i cinque maggiori partiti governativi, permane tuttavia un serio dissenso nel Gabinetto sul problema del voto elettorale obbligatorio.

E' chiaro che i comunisti, in particolare, hanno acceduto alla tesi liberale del referendum preventivo sulla questione: «Monarchia o Repubblica», da essi avversato per «non esasperare» subito la lotta politica elettorale, con la riserva di ottenere in compensa l'annullamento del voto obbligatorio.

«Il voto obbligatorio non può essere sancito dal Governo — ha detto Togliatti ai giornalisti, dopo la riunione del Consiglio di Gabinetto — perchè su tale questione esso è diviso in due parti eguali, l'una favorevole e l'altra contraria. Così stando le cose il voto obbligatorio non può passare a meno che il Presidente del Consiglio, al quale è riservata la decisione non voglia un Governo per il voto obbligatorio. D'altra parte — ha aggiunto Togliatti — fin da quando si costituì la Consulta noi precisammo a De Gasperi che non essendo i partiti rappresentati in essa in proporzione delle rispettive reali forze nel paese noi non saremmo stati legati da un voto dell'assemblea su nessuna questione di carattere fondamentale».

A queste dichiarazioni si devono opporre quelle fatte dal Ministro Brosio ai giornalisti, dopo la stessa riunione, nelle quali l'esponente del partito liberale ha affermato che «la questione del voto obbligatorio è per i democristiani ed i liberali una questione decisa».

Un accordo fra le due parti dovrà pertanto intervenire al più presto se si vuole evitare che si giunga ad una nuova crisi ministeriale.

amministrative in provincia di Savona è stato raggiunto dai partiti aderenti al C.L.N. Le elezioni stesse si svolgeranno dal 24 marzo al 7 aprile.

● **In seguito agli incidenti** avvenuti a Piombino, a causa dei quali il consigliere liberale Medici-Tornaquinci non potè parlare in pubblico, lo stesso Medici-Tornaquinci ha chiesto d'interpellare il ministro dell'Interno «per sapere come egli intenda assicurare nella città di Piombino l'ordine pubblico e la libertà di parola e di propaganda politica, o se egli consideri opportuno rinviare le elezioni amministrative in tutte quelle località nelle quali l'esperienza abbia provato che tali basilari presupposti di democrazia non sono ancora conosciuti o rispettati».

● **La reazione del Governo** e dell'opinione pubblica francese contro il regime di Franco, il quale — secondo il Gabinetto di Parigi — costituirebbe «un pericolo per la sicurezza internazionale», è culminata nella decisione di chiudere la frontiera dei Pirenei alla mezzanotte del 1 marzo.

● **Il Dipartimento di Stato** americano ha ufficialmente smentito di essersi pronunciato a favore di un qualsiasi regime per la Spagna.

● **Cinquantamila mine si** trovano tuttora nel Mediterraneo; così ha comunicato il comandante Sworder, rappresentante della marina britannica nell'Ufficio rastrellamento mine.

● **Una proposta di legge** per la creazione di una «Sezione americana», destinata al servizio di polizia nelle zone d'occupazione degli Stati Uniti in Europa e in Asia, è stata presentata al Congresso. Secondo il deputato proponente, la «Legione americana», organizzata secondo il sistema di quella «straniera» francese, potrebbe comprendere tutti quei militari alleati — polacchi, jugoslavi, ecc. — i quali si trovano fuori dei rispettivi paesi d'origine e non intendono tornarvi. Si è calcolato che in tal modo si potrebbero reclutare circa 500 mila uomini.

● **Il primo ministro Attlee** ha dichiarato ai Comuni, a proposito dell'India, che il Governo britannico «appoggerà l'intenzione espressa da sir Claude Auchinleck perchè i rivoltosi vengano puniti».

● **Alla Camera dei Pari,** lord Addison ha annunciato che l'Egitto ha accettato la richiesta britannica che i colpevoli dei recenti disordini siano adeguatamente puniti e che i sudditi inglesi danneggiati siano indennizzati. Il Governo egiziano ha dato anche assicurazioni che i fatti non si ripeteranno.

● **Il Governo egiziano** ha chiesto il ritiro delle truppe britanniche dal Cairo e da Alessandria prima dell'inizio dei negoziati per la revisione del trattato anglo-egiziano.

● **Le elezioni svoltesi** domenica scorsa nel Belgio hanno consolidato la posizione del partito cattolico, già affermatosi nei recenti comizi elettorali per la Camera dei deputati. I cattolici, infatti, hanno riportato voti per 1.048.936, i socialisti voti 812.813, i comunisti 248.2[illegible], i liberali 215.214.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

CIVILIAN AIRWAYS PERSONNEL.

On the 31st March, 1946, the assembly of the Gente dell'Aria met at the Post-war Ministry. There were about three hundred followers present among whom was the representative of the Gente dell'Aria from Venice : Signor Costantini. The Federation of the Gente dell'Aria was represented by Doctor Rutigliani.

Avv. Passerini, Inspector for ex-soldiers at the Post-war Ministry and also Secretary General of the Legion Partisana, portrayed the general position and in particular the guardianship of the rights of the ex-personnel of Civil Aviation.

The following representatives also spoke: Vignali, Conforti, Todaro.

After various discussions during which at different times fierce insults were hurled at Colonel Gallo the Director of Civil Aviation, the Assembly unanimously decided to revive the Ala Italiana Company; and requested:

1. The substitution of the present Directors with Comm.Cappelletti and Engineer Velani.

2. The substitution of the Director of Civil Aviation, Col.Gallo, with Comm.Pirozzi.

The assembly nominated a commission consisting of Comm.Cappelletti

12 A 8 2

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Magg.Conforti, Sig. Vignali and Sig.Costantini, which is to request the Minister of Finance and Air that the Ala Italiana Company be kept alive and that the Director of Civil Aviation be substituted.

The agitators proposed that if Colonel Gallo continued in office that they would adopt an analogous campaign to that adopted by the Hospital Committee: opposing by force, unless he is substituted.

Lt.Col.Santini, Ufficio "I".

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Roma, - 2 APR 1946 I 1163

Stato Maggiore Regia Aeronautica

UFFICIO "I"

Al 1' AIR FORCE SUB COMMISSION - Intelligence Section - = R O M A =

RISERVATA PERSONALE

Prot. N. UI/7005/3/2 Allegato

Risposta al foglio del Div. Sez. N.

OGGETTO : Personale delle linee aeree civili.-

Il giorno 31 marzo u.s., si è tenuto, presso il Ministero della Post-Bellica, l'assemblea della Gente dell'Aria: erano presenti circa 300 aderenti, tra i quali il rappresentante della Gente dell'Aria di Venezia Signor Costantini. La Federazione della Gente dell'Aria era rappresentata dal Dott. Rutigliano.

L'Avv. Fasserini, Ispettore dei reduci presso il Ministero della Post-Bellica e Segretario Generale dei partigiani del Lazio, ha illustrato la situazione generale ed in particolare la tutela dei diritti del personale reduce dell'Aviazione Civile.

Hanno anche parlato i seguenti rappresentanti: Vignali, Confortì, Todaro.

Dopo varie discussioni, durante le quali sono stati, a più riprese, lanciati improperi all'indirizzo del Col. Gallo quale Direttore dell'Aviazione Civile, l'assemblea, all'unanimità, ha deciso di sopravvivere la Società Ala Italiana, chiedendo :

- la sostituzione degli attuali dirigenti con il Comm. Cappelletti e Ing. Velani;
- la sostituzione del Direttore dell'Aviazione Civile Col. Gallo con il Comm. Pirozzi.

L'assemblea ha nominato una Commissione composta dal Comm. Cappelletti, Magg. Conforti, Sig. Vignali, Sig. Costantini, la quale si recherà dal Ministro delle Finanze e da quello dell'Aeronautica per chiedere che la Società Ala Italiana sia mantenuta in vita e la sostituzione immediata del Direttore dell'Aviazione Civile.

../..

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Fra gli agitatori è stata anche ventilata la proposta, per ottenere la sostituzione del Col. Gallo, di fare una azione simile a quella degli ospedalieri, ostacolando con la forza a che il Col. Gallo continui nelle sue funzioni.

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota F. SANTINI)

2485

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Fra gli agitatori è stata anche ventilata la proposta, per ottenere la sostituzione del Col. Gallo, di fare una azione simile a quella degli ospedalieri, ostacolando con la forza a che il Col. Gallo continui nelle sue funzioni.

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota F. SANTINI)

V. P. Consulate

22n

RESTARTING OF INTERNAL CIVILIAN AIR LINES.

Official communiquè :

In connection with the news relating to the authority granted to the Italian Government for the restarting of internal civilian air lines, the Air Ministry announces: "His Excellency Admiral Ellery W. Stone has brought to the notice of Prime Minister Dott. De Gasperi that the assembled General Staffs have authorised operation of internal civil air lines by the Italian Government. As a result of this cheering news it is now possible to proceed to the implementation of surveys and agreements already made by the Ministry, and to effect an early substitution of military transports by normal civilian air lines". (QUOTIDIANO of 27th March 46)

NEWS ITEM FROM THE "ESPRESSO" Rome, March 26, 1946.

The joint Headquarters have authorized the Italian Government to organize internal civilian air lines. The studies and agreements in principle, already concluded by the Ministry of Air Force, will therefore enter in a phase of practical execution and regular lines of civilian aviation will soon substitute the military couriers.

Air Report

"RICOSTRUZIONE" publishes the official "communiquè" on the reopening of civilian air lines and comments as follows:

The official "communiquè" on the authorization given to the Italian Government to organize internal civilian air lines is another remarkable and encouraging step towards the recovery of our political autonomy and the restoration of air transport. It concludes and confirms the diligent activity developed for this purpose by the Ministry for Air and by its head, who has already established a program, which, compatible with the actual lack of material, will soon give us a much needed civilian air net connecting our main towns.

2895

"GLOBO" publishes the official "communiquè" on the reopening of

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The joint Headquarters have authorized the Italian Government to organize internal civilian air lines. The studies and agreements in principle, already concluded by the Ministry of Air Force, will therefore enter in a phase of practical execution and regular lines of civilian aviation will soon substitute the military couriers.

"RICOSTRUZIONE" publishes the official "communiquè" on the reopening of civilian air lines and comments as follows:

The official "communiquè" on the authorization given to the Italian Government to organize internal civilian air lines is another remarkable and encouraging step towards the recovery of our political autonomy and the restoration of air transport. It concludes and confirms the diligent activity developed for this purpose by the Ministry for Air and by its head, who has already established a program, which, compatible with the actual lack of material, will soon give us a much needed civilian air net connecting our main towns.

2895

"GLOBO" publishes the official "communiquè" on the reopening of civilian air lines.

"SECOLO XX" gives the details of the air lines, which will connect the main Italian cities, as outlined by Minister Cevolotto in his interview with "Giornale del Mattino". (Exactly same as Giornale del Mattino)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

A Gradual Beginning.

217

Within the Year We Shall be Travelling By Air.

The Allies Authorise Civil Air Lines. The Consitution of the L.A.I. Rome to be the centre of the air network. The Service will be carried out with Twin-Engined Douglas Aircraft , G.12 and S. 75.

(Interview by the Giornale del Mattino with the Minister Cavolotto.)

In connection with the information concerning the permission given to the Italian Government for the reactivation of internal civil air lines the Air Minister states "Admiral Stone has informed the Prime Minister, Doctor De Gasperi, that the Combined General Staffs have authorised the Italian Government to begin Internal Civilian Air Lines. Work can now be begun as a result of this goodnews for the plans and agreements previously examined and concorded by the Minister can now be put into practice. Also the Military Courier Service will now be quite soon substituted by regular civilian Air Lines.

INTERVIEW WITH THE AIR MINISTER.

As soon as we heard of the Allied decision we went to see the Air Minister Cevolotto who had played such a part in the favourable concluding of the treaty, in order that he should show to our readers the political importance of the decision, and the benefits which it gives to our country.

The Minister told us " The communication that the Combined Allied General Staffs have authorised the Italian Government to institute an Internal Civilian Air Service consitutes a fact of notable importance, especially as it is the first modification of the Armistice clauses. Uptil now the Allied Authorities have always made it quite clear and definite that civilian traffic navigation in Italy was forbidden. Here I must say however, that on the part of both Admiral Stone, and the Director of the Control Sub-Commission, Air Vice Marshal Brodie, there has always been a great understanding of the need and conditions of Italy;

2694

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

concerted by [illegible] will now be quite soon substituted
Military Courier Service will now be quite soon substituted by regular civilian Air Lines.

INTERVIEW WITH THE AIR MINISTER.

As soon as we heard of the Allied decision we went to see the Air Minister Cevolotto who had played such a part in the favourable concluding of the treaty, in order that he should show to our readers the political importance of the decision, and the benefits which it gives to our country.

The Minister told us " The communication that the Combined Allied General Staffs have authorised the Italian Government to institute an Internal Civilian Air Service consitutes a fact of notable importance, especially as it is the first modification of the Armistice clauses. Uptil now the Allied Authorities have always made it quite clear and definite that civilian air navigation in Italy was forbidden. Here I must say however, that on the part of both Admiral Stone, and the Director of the Control Sub-Commission, Air Vice Marshal Brodie, there has always been a great understanding of the need and conditions of Italy; and I am convinced that the reason why we have attained these results today is due also to the attitude of these our friends who have always interested themselves in our requirements."

THE NEW LINES.

At this stage we asked the Minister what would be the characteris-tics of these new lines. He replied: " The agreement concluded with the Transcontinental (T.W.A.) of which you have already been informed, has without a doubt facilitated the present situation, which will allow us to enter the concrete field of realisation while awaiting the peace treaty which will give a definite sanction to the solutions which for the present are by necessity provisionary. The need for rapid and secure communications is particularly felt in Italy as the organisation of terrestial transport will take without doubt some time. In the civilian field there is the live desire of private initiative to get to work without delay for the constitution of a civilian aviation

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

adequate to the circumstances. On the part of the Ministry it has always been recognised that this field must always be left to civilian organisations without any interference from military elements. We are happy that we can consider this a success which the Ministry foresaw and for which all those plans necessary for the actuation of the scheme were prepared in time. I think that with a little good will on the part of everyone that the day is not distant when the main and most important Italian Air Lines will begin a regular service to give satisfaction to the public.

(continued)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Air Communications.

The project studied by us, which fixes Rome as the centre, provides - without entereing into details - the following principal lines: Rome-Milan, Rome-Torino, Rome-Venice, Rome-Genoa, Rome-Cagliari, Rome-Sassari, Rome-Bari-Lecce, Rome-Naples-Catania, Rome-Palermo, apart from a circular line which will join all the furthest points. Although these lines will probably be run by the L.A.I. Society (Italian Air Lines) in which foreign capital is participating (and we hope to have the cordial assistance of more than one of the friendly nations), other lines may be started and run by lesser Italian Societies which will also have the task of joining intermediary cities with the chief points in the main services. In the near future at a meeting of the Council of Ministers I will present the proposed decree relating to State participation in the Company.

"What aircraft will be used for the service"? the Minister was asked.

To begin with I think with the G.12 and S.75 and with those other Italian aircraft which, suitably transformed for the transport of passengers will have the necessary requirements for the service. In this way our air industry will also have work. I do not exclude that the Company might also buy Douglas twin-engined aircraft which are most suitable for our civil air lines.

"What personnel will the L.A.I. use" we asked the Minister finally.

It is clear that the new organisation will absorb a large part of the personnel of previous companies of Civil Aviation which at the moment is practically wholly unemployed and which already has the experience and necessary qualifications.

2892

"[illegible] del Mattino" 26th March 1946.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

"What Aircraft will be used for the service"? the Minister was asked.

To begin with I think with the G.12 and S.75 and with those other Italian aircraft which, suitably transformed for the transport of passengers will have the necessary requirements for the service. In this way our air industry will also have work. I do not exclude that the Company might also buy Douglas twin-engined aircraft which are most suitable for our civil air lines.

"What personnel will the I.A.I. use" we asked the Minister finally.

It is clear that the new organisation will absorb a large part of the personnel of previous companies of Civil Aviation which at the moment is practically wholly unemployed and which already has the experience and necessary qualifications.

"Giornale del Mattino" 26th March 1946.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2 Op

From : Air Forces Sub-Commission, Rome

To : Directorate of Civil Aviation and Air Traffic

Date : 2nd April 1946

Ref. : AFSC/1107/INT

It has come to the notice of this Commission that there are a number of young civilian pilots who were employed before the war by the Ala Italianna Company as second pilots but who were fulfilling the functions of first pilot, and who did a great deal of flying during the war, and further after 8.9.43 transported their aircraft to the south where they carried on as first pilots.

These civilian pilots feel that all their activity carried out during the last six years has not been taken into account and today the Ala Italianna Company still considers them to be Second pilots with the functions of First Pilot.

It is, therefore, suggested that the Directorate of Civil Aviation consider the re-classification of the pilots certificates and categories of personnel who, undoubtely, have contributed a great deal in the struggle for liberation against the Germans.

Your comments and suggestions on this matter will be appreciated.

M.E. REID W/CDR.
For AIR VICE MARSHAL,
DIRECTOR
AIR FORCES SUB-COMMISSION

2831

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Rome, 2 MAR. 1946 19 A. XXIV

L 1152

UFFICIO STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA
SEGRETERIA
UFFICIO "I"

UI/...../Z
Prot. N. Allegati 1

AL L'A.F.S.C. / I.S.

= R O M A =

Risposta al foglio del
Div. Sez. N.

OGGETTO: Aviolinea STOCCOLMA - ROMA .

Si trasmette, allegata, copia di notizia relativa all'argomento in oggetto.-

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota F.SANTINI)

2890

Si prega trattare per ogni lettera un solo argomento e indicare nella risposta il N. di protocollo e la Divisione a cui si risponde.

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. 1940-XVIII

12495

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

DA "IL MATTINO D'ITALIA" del giorno 19 marzo 1946

AVIOLINEA STOCCOLMA - ROMA

Il 25 marzo avrà inizio un servizio aereo fra Stoccolma e Roma, gestito dalla Società di Navigazione Aerea "ABA", toccante Ginevra e Nizza. La società è stata autorizzata a servirsi della attrezzatura aerea italiana per i propri servizi.-

=========

STATO MAGGIORE AERONAUTICA * UFFICIO INFORMAZIONI

2869

I 1151

18A

FROM :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- Air Forces Sub-Commission,
H.Q. Allied Commission, Rome.

DATE :- 25th March 1946.

REF :- AFSC/M/1/INT.

AIR SERVICE - STOCKHOLM - ROME

The enclosed cutting from Mattino d'Italia, dated 19th March 1945 on the inauguration of an air service between Stockholm and Rome is forwarded for your information.

L.E. JARMAN G/C
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

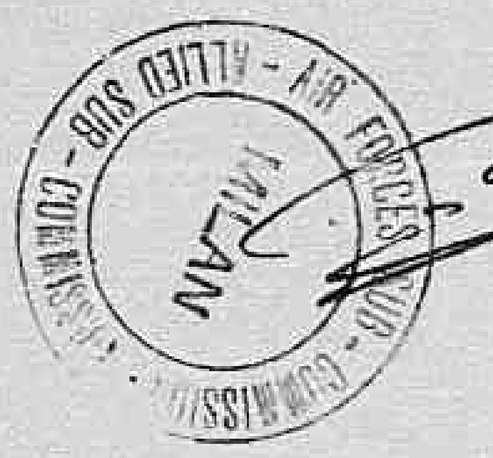
Enclosure (1) Cutting from Mattino d'Italia.

2888

N196
V.L. 28/3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The enclosed cutting from Mattino d'Italia, dated 19th March 1945 on the inauguration of an air service between Stockholm and Rome is forwarded for your information.



FLO

L.E. JARMAN G/C
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

Enclosure (1) Cutting from Mattino d'Italia.

2888

N196
V.L. 28/3

INT

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12498

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Cut from "Mattino d'Italia" of 19th March 1946

COURIER SERVICE BETWEEN STOCKHOLM - ROME

Rome 18th

On the 25th March [redacted] will start an air service from Stockholm and Rome run by the Air Navigation Society ABA, landing at Geneva and Nice. This Society has been authorised to use the air equipment of the Italian lines for their own services.

12499

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 1129.

Roma li 28/3/46 - A. 17A

A/1' A.F.S.U./Int.Section

:: Roma ::

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

UFFICIO AEROSILURANTI

RISERVATO PERSONALE

UFFICIO "I"

Prot. N. UI/251394/C. Allegati 1

Risposta al foglio del

Div. Sez. N.

OGGETTO: Trasmissione notizie.

Si unisce copia di notizie.

2886

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pil. - F. SANTINI)

Si prega trattare per ogni lettera un solo argomento e indicare nella risposta il N. di Protocollo e la Divisione a cui si risponde.

Stab. Tipo-Lit. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. 1942-XX

12500

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

10 marzo 1946

Risulta che si è costituita a Trieste una associazione a carattere apolitico con lo scopo di raccogliere tutto il personale navigante dell'Aeronautica civile e militare, con scopo assistenziale e di costituire delle società di trasporti aerei e di aerotaxi. Tale associazione e relative società sono finanziate dal Gruppo industriale e commerciale della Venezia Giulia; infatti di essa fa parte anche un figlio del Consulich del Lyod Triestino. Presidente di tale associazione è stato eletto il Sig. DI FABIO G.Bernardino, domiciliato in Piazza Dalmazia, 1 a Trieste. Ronchi dei legionari è stata prescelta come sede della scuola di volo per addestramento e allenamento. Sono in corso trattative per acquistare juncker 52 e Arados della Germania ove gli americani li stanno vendendo per poco prezzo. Tenendo presente che l'elemento finanziatore è lo stesso di quello che fa parte di quel nucleo di fautori del movimento separatista triestino, vi può essere una connessione fra questo e l'associazione predetta.-

xxxxx

2884

12 5.0 1

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The Trieste Association-Richerpolitical
Movement for the purpose of collecting all
the British & Military Air Force flying
personnel & form an Air Transport &
Air Taxi Company.

It is being financed by the financial
Industrial Group of Venezia Giulia.

Offices are being made to buy
Lancasters 52's & Avro 685 from Germany
where the Yanks are selling them
cheaply.

As the financing backing is part
of the nucleus of supporters of the
Trieste Separatist Movement - they
hope to make connection between
them & the future Company!

2883

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Cutting from news. sper. 11/3/46.

Conference at Milan Aeroclub upon problems and future of airtransport in Italy. The Chairman, Engineer Ambrosini, stated that a company with a capital of 500 milions had been formed for Italian Civilian Airways. 60% of the capital is Italian - the remainder - American. Two trends of thought were revealed - one for the use of large transport planes, the other for the use of gliders in the form of trains.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 114

16 MAR. 1946

Roma, ... 19 ... A 16

STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA
SEGRETERIA
UFFICIO "I"

UI/ 1006/9/Z
Prot. N. ... Allegati 1

AL 1°A.F.S.C. / I.S.

= R O M A =

Risposta al foglio del ...
Div. ... Sez. ... N. ...

OGGETTO: Il problema degli aerotrasporti in Italia.-

Si trasmette, allegata, copia di notizia relativa all'argomento in oggetto.-

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota-E.SANTINI)

2883

Si prega trattare per ogni lettera sullo argomento e indicare nella risposta il N. di protocollo e la Divisione a cui si risponde.

Min. dell'Aeron. - Stab. Fotomecc. 1940-XVIII

12503

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

DALLA "GAZZETTA DELLO SPORT " DEL GIORNO 11 Marzo 1946

Il problema degli aerotrasporti in Italia.-

Si sono riuniti sabato presso l"Aeroclub di Milano piloti,tecnici e rappresentanti della industria aeronautica per discutere i problemi degli aerotrasporti in Italia,specialmente dal punto di vista economico e tecnico.La riunione molto interessante,svoltasi sotto la presidenza dell'Ing.Ambrosini,ha rilevato l'esistenza di due tendenze:una favorevole all'impiego di grossi alianti o di treni aerei,l'altra nettamente favorevole ai grandi apparecchi da trasporto.Hanno partecipato alla discussione gli ingegneri,Del Proposto,Preti,Galimberti,Bazzocchi e lo stesso Ing. Ambrosini il quale ha comunicato che per le linee civili italiane è stata creata una grande società con 500 milioni di capitale, per il 60 % italiano e per il resto americano,la quale impiegherà prevalentemente personale direttivo italiano.-

======

STATO MAGGIORE R. AERONAUTICA INFORMAZIONI

2882

I 1085. 15A

FROM :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- C.I.O.
Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

DATE :- 7th March 1946.

REF :- AFSC/M/9/INT.

ITALIAN CIVIL AIR LINES

Enclosed herewith is the translation of an article which appeared in the paper ANSA on 19/2/46, together with memoranda setting out the views and aims of Fedearea (Federazione Italiana Trasporti Aerei) and other civil aviation concerns.

2. The main news organ of the societies is the newly- formed weekly newspaper Corriere dell'Aria with offices in Corso Garibaldi 117, Milan.

3. The editors state that they would be pleased to give space in the paper to any pronouncements which the Air Forces Sub-Commission desires to have given publicity at at any time.

2881

AIR FORCES SUB-COMMISSION MILAN

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Enclosed herewith is the translation of an article which appeared in the paper ANSA on 19/2/46, together with memoranda setting out the views and aims of Fedearea (Federazione Italiana Trasporti Aerei) and other civil aviation concerns.

2. The main news organ of the societies is the newly- formed weekly newspaper Corriere dell'Aria with offices in Corso Garibaldi 117,Milan.

3. The editors state that they would be plessed to give space in the paper to any pronouncements which the Air Forces Sub-Commission desires to have given publicity at at any time.

2881

AIR FORCES SUB-COMMISSION - ALLIED SUB-COMMISSION MILAN

D.G. REID F/O
Intelligence Officer
A.F.S.C. MILAN.

Enclosures :- Translation of newspaper cutting
Airone. Promemoria
Fedaerea Promemoria.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

INFORMATION FROM "AMSA" OF THE 19.2.46

A meeting, promoted by "the Corriere dell'Aréa" took place in Milan between Technicians and Directors of the Civil Aviation, in order that the air services be reestablished notwistanding the great difficultlies.

Two suggestions were submitted:-

I Mr. Rossaspina, having seen the negative results suggested of the past, that the best thing was to remain separate from any Military Flying Organisation. The same suggestion was recently submitted by the Representatives of the Mercantile Marine.

II. The Federarea only hoped that more freedom be left to the private organisations.

These news were printed also in some other papers, one of these is "Il Mattino d'Italia, "L'Italian Libera.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

CORRIERE DELL'ARIA = CORSO GARIBALDI 117 = MILANO =

N.1

COPIA SH/

A I R O N E

Compagnia Trasporti Aerei

Materiale per il promemoria della Fedaerea alla Presidenza del Consiglio dei Ministri

I) GENERALITA'

La fine dello stato di guerra ha posto in evidenza la necessita e l' urgenza di ridare vita all'Aeronautica Civile italiana, necessità ed urgenza rese particolarmente acute dalla man_canza o deficienza degli altri mezzi di comunicazione terrestri e marittimi, e rese sensibili dalla constatazione ovvia che l'attuazione di servizi aerei esige installazioni di gran lunga piu modeste e di piu rapida sistemazione di quelle necessarie per i servizi terrestri e marittimi.

Il Ministero dell'Aeronautica, ha parzialmente ovviato alle impellenti ed imperiose necessita del Paese, creando il servi_zio dei " Corrieri Militari", destinato pro forma ai collegamenti mi_litari, ma in realta utilizzato nella quasi totalita per servizi ufficiali o sedicenti tali. Tale servizio è risultato del tutto ina_deguato a soddisfare le esigenze piu elementari del traffico, sia dal punto di vista del materiale che dal punto di vista della sua utilizzazione, per costituendo un onere assai gravoso per l'Erario. Esso ha suscitato fin dal suo inizio critiche assai aspre, le quali si sono rese particolarmente acute dopo la pubblicazione delle clauso_le dell'Armistizio con le Nazioni Unite. Mentre infatti era stato ufficiosamente affermato che l'Armistizio vietasse l' attivita della Aeronautica Civile in Italia, argomento del quale il Ministero della Aeronautica si era valso per tenere quanto meno sospesa l' attivita delle imprese private, in realtà si rivelo che il testo dell'armisti_zio si limitava solo a porre determinati vincoli al semplice decollo degli apparecchi civili dai campi italiani, clausola che, mentre non costituiva una remora all' Aviazione Civile, tanto meno poteva consi_derarsi un divieto di porre almeno le basi organizzative della futura Aeronautica Civile.

Cio posto, mentre da un lato non è neppure pensabile che il Ministero dell' Aeronautica continui, a tutto carico del pub_blico Erario, un servigio costoso ed inadeguato (Corrieri Militari) appare sempre piu evidente che l' Aeronautica Civile possa organizzar_si solo secondo gli schemi sui quali e organizzata ed attuata nei

12509

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Paesi più ricchi e progrediti ed in collegamento coi quali sarà per forza di cose chiamata ad agire. Solo l'iniziativa privata può infatti allo stato attuale eseguire gli studi, raccogliere il personale ed i capitali, provvedersi sul mercato mondiale del materiale occorrente, organizzare un servizio che per sua propria natura deve essere rapido e snello, correre i rischi inerenti ad una impresa che, dopo la lunga parentesi della guerra, può considerarsi nuova, mentre lo Stato, in questo come in altri settori, malgrado la buona volontà e l'indiscussa capacità degli uomini che lo rappresentano appare un organo sempre meno adatto ad adeguare la propria attività alle esigenze del momento, alle necessità del mondo moderno e ad alimentare adeguatamente il fabbisogno finanziario dell'impresa.

E' tanto vero tutto ciò che dopo oltre un anno di esercizio dei corrieri militari che costituiscono in pratica un esperimento di gestione statale, lo stesso Ministero dell'Aeronautica, secondo notizie pervenuteci dalla stessa Direzione dell' Aeronautica Civile, ha elaborato, su richiesta delle Autorità Alleate, un piano di larga massima imperniato sulla costituzione di una unica azienda di carattere privato, alla quale lo stato darebbe un contributo finanziario. Mentre ciò significa, in apparenza, accettazione del concetto della necessità di intervento dell'iniziativa privata, (in realtà costituisce solo la ripetizione di schemi anaioghi già esperimentati in passato sotto forma di Società strettamente collegate allo Stato, i cui risultati tecnici e finanziari non sono stati certo brillanti). Lo schema organizzativo del Ministero dell'Aeronautica presenta il grave difetto di non tenere conto sia della necessità della pluralità delle iniziative private (sulla cui opportunità quale fomentatrice di concorrenza ed emulazione non riteniamo necessario dilungarci) sia della necessità di non lasciare disperdere le iniziative private regionali, ricche di possibilità finanziarie e spirituali, consone alle tendenze decentratrici del momento, attraverso le quali è possibile conseguire apporti notevolissimi e forse risolutivi di uomini e di capitali. 2878

Su tali argomenti intendiamo intrattenere le supreme Autorità del Paese.

2) <u>Esistenza di iniziative Aeronautiche Civili</u>

Anche prescindendo dalla benemerita ed anziana società A.L.I. = la nostra Federazione ha finora raccolta l'adesione di due società, alle quali altre se ne aggiungeranno certamente , le quali dichiarando bensì il loro intendimento di svolgere un programma regionale e quindi modesto, rivelano con questo stesso fatto la serietà dei loro propositi e la serieta degli uomini che le dirigono, per cui appare quanto meno ingiustificato l' atteggiamento negativo assunto nei loro confronti dal Ministero dell'Aeronautica.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

In seno all'Aero Club di Cagliari, ricostituitosi per primo in Italia il 4 Agosto 1944, sorgeva infatti già il 17 Ottobre 1944 la Società "Airone = Compagnia Trasporti Aerei" con lo scopo di collegare la Sardegna con i maggiori centri del Continente. La fondazione della società venne incoraggiata e fu ben accolta dalla Commissione Alleata, dall'Alto Commissariato per la Sardegna e dall' opinione pubblica, sensibilissima in Sardegna a tutto ciò che significhi o possa significare risoluzione autonoma di problemi isolani. L' Airone compì studi assai accurati, che trasmise al Ministero dell' Aeronautica con la richiesta di concessione delle linee aeree che essa intende esercitare. Contemporaneamente la Società, su indicazione della Commissione Alleata, avviò trattative con case costruttrici inglesi ed americane, per la fornitura del materiale di volo, preparandosi ad organizzarne l'importazione mediante compensazioni di merci italiane. Recentemente il Ministero dell'Industria e Commercio autorizzò la Società Airone ad aumentare il proprio capitale a L. 50.000.000 e l'(aumento stesso è in corso di attuazione.

Mentre sorgevano e si organizzavano tali nuove iniziative (e consta a questa Federazione che altre ne sono sorte, anche se non hanno ancora dato la loro adesione all'organizzazione di categoria), le vecchie Società aeree controllate dallo stato non davano segno di vita, costituendo un esempio tipico della scarsa vitalità del loro organismo.

3) <u>Punto di vista della Fedaerea = Federazione delle Imprese Aeronautiche Civili Italiane</u>

Il punto di vista della Fedaerea, tenuto conto degli interessi del Paese e delle sue associate, si riassume in un breve concetto: l' aviazione civile in Italia dovrebbe essere attuata mediante una rete nazionale (da considerarsi un elemento della maggiore rete internazionale) esercita da una società a prevalenza di carattere privato. Tale rete dovrebbe essere integrata da reti regionali, di collegamento fra i tronchi nazionali e di integrazione ad essi, esercite da quelle società private che intendono dedicarsi esclusivamente a tale compito.

Ne verrebbe estremamente alleggerito il compito dell'azienda esercente la rete nazionale, mentre verrebbero utilizzate le iniziative ed i capitali regionali, destinati altrimenti a dedicarsi ad altre attività.

4) <u>Richieste della Fedaerea</u>

Le aderenti alla Fedaerea sono concordi nel chiedere quanto segue:

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

A°) concessione ad una Societa a carattere nazionale di linee lungo le direttrici principali del Paese;

B) concessione a societa private a carattere regionale di linee che permettano il collegamento delle regioni, ed in particolare delle isole, con la rete ed i centri principali, a seconda delle necessita di ciascuna regione.

Questa Confederazione confida nell'accoglimento delle proprie richieste, poiche esse appaiono fondate sul giusto concetto dell'opportunita pratica; sono atte a tutelare gli interessi delle sue associate e di tutta la collettivita nazionale, non mirano a conseguire contributi dall' Erario dello Stato sotto qualsiasi forma e tengono adeguato conto delle tendenze politiche del momento, mirando da un lato ad evitare qualsiasi deleteria forma di monopolio ed a valorizzare opportunamente l' apporto che le singole regioni e l' iniziativa privata possono ed intendono dare alla ricostruzione del Paese.

12512

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

COPIA SH/

F E D A E R E A

FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI AEREI

PROMEMORIA

L' aviazione civile in Italia aveva allo scoppio della guerra una organizzazione che subordinava i criteri economici a necessità militari e di prestigio nazionale, tanto che lo Stato oltre ad assumere forti partecipazioni azionarie, doveva intervenire con larghe sovvenzioni per colmare i disavanzi delle Società Aeree.

Con tale regime si giunse ad impedire lo svilupparsi di altre iniziative private ed a concentrare invece ogni attività aerea sulle sole seguenti aziende tutte sovvenzionate dallo Stato:

= Soc. An. " Ala Littoria" (capitale interamente dello Stato)
= Soc. An. " Lati " (" " " ")
= Soc. An. " A.L.I." (Avio Linee Italiane) Gruppo FIAT

Allo scoppio della guerra tutti i mezzi aerei delle predette Società furono requisiti dallo Stato, ciò che ha fatto trovare all'atto dell'armistizio tali organizzazioni prive di qualsiasi possibilità di riprendere la propria attività aerea.

Tale stato di cose ha posto in evidenza la necessità ed urgenza di ridare vita all'aviazione civile, necessità rese particolarmente acute dalla mancanza o deficienza dei mezzi di comunicazione sia terrestri che marittimi.

Il Ministero dell' Aeronautica ha tentato di ovviare a quanto sopra =creando il servizio dei corrieri Aerei Militari alle dirette dipendenze dello Stato Maggiore, servizio organizzato senza finalità economica e commerciale e perciò con notevole onere per lo Stato, senza d'altra parte portare valido contributo alla risoluzione della crisi dei trasporti.

E' da tener presente che le condizioni dell'armistizio lungo prevedevano all' art.^ che l'attività aerea civile fosse subordinata all'autorizzazione alleata soltanto nel senso che ogni apparecchio non poteva decollare se non col benestare delle Autorità Alleate : con questo quindi non era, in linea di principio, esclusa una aviazione civile in Italia.

Per tanto è da ritenersi che un' azione pressante del Governo facilmente avrebbe dovuto ottenere almeno tale autorizzazione.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Numerose pressioni in tal senso sono state fatte ripetutamente al Ministero dell'Aeronautica senza però raggiungere alcun risultato concreto, mentre una tale autorizzazione avrebbe resa possibile una immediata ripresa dell'aviazione civile, in quanto da oltre un anno sono sorte anche nuove società pronte ad iniziare i collegamenti civili in Italia.

Questa Federazione infatti rappresenta già gli interessi delle seguenti società regolarmente costituite:

A.L.I. Avio Linee Italiane = Sede Torino
AIRONE = Compagnia Trasporti Aerei = Sede Cagliari
AEREA TESEO = Sede Firenze
ALA ITALIANA
L.A.T.I.
TRANSADRIATICA

alcune delle quali hanno elaborato già accurati studi e preventivi economici di impianti e di esercizio, dai quali risulta come le dette imprese possono avere una loro prppria vitalità ed autonomia indipendentemente da qualsiasi sovvenzione da parte dello Stato. Tale capitale circostanza dimostra ancora una volta la fondatezza dei ben noti principi programmatici della Confindustria sulle immediate possibilità che offre l'iniziativa privata, la quale da sola, pur riservando una retribuzione del capitale, permette, anche in questa branca, di soddisfare nel modo più completo i bisogni della collettività nazionale.

Il sorgere e lo svilupparsi di tali iniziative private presuppone naturalmente che l'aviazione civile sia inquadrata da organi analogni a quelli che, ad esempio, reggono le analogne attività della Marina Mercantile. In particolare, cioè, è indispensabile che venga instituita un organo consultivo per l'aviazione civile, nel quale siano chiamati gli esponenti di tutte le branche dell'attività aeronautica civile.

Pertanto questa Fedaerea chiede al Governo quanto segue:

I° Costituzione di un organo consultivo per l'aviazione civile che affianchi l'opera della Direzione del traffico aereo civile, la quale attualmente dipende dal Ministero Aeronautico.
Tale organo dovrebbe essere composto dei seguenti membri:

a) un membro designato dalla Direzione Generale del Traffico Aereo civile;
b) un membro designato dalla Direzione Generale delle Telecomunicazioni;
c) un membro designato dal Registro Aeronautico Italiano;
d) un membro designato dalla R. Universita di Roma, quale esperto

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

di diritto aeronautico;

e) un membro designato dalla Confindustria per i costruttori aeronautici;

f) un membro per ognuna delle società aventi per scopo la gestione di trasporti aerei civili;

g) un membro designato dalla Federazione Italiana della Gente dell'Aria;

h) un membro designato dal Reale Club Aereo Italia;

i) un membro designato dalla Direzione Generale del Turismo;

2°) I servizi di trasporti aerei civili siano affidati alla Imprese private.

3°) Siano date le concessioni per l'esercizio di linee aeree civili a più società al fini di evitare un regime di monopolio e pertanto invita il Governo a non voler consentire in linea assoluta la con_cessione di tutto il traffico aereo in Italia ad una sola società

4°) che le suddette concessioni, per raggiungere una efficiente or_ganizzazione dell'aviazione civile, siano affidate :

a) una società o gruppo di società che eserciscа le linee principali (rete nazionale) che per ragioni tecniche e opportuno siano con_trollate da un unico organismo;

b) più società che integrino la rete nazionale con collegamenti di carattere regionale e permettano di allacciare le regioni e le isole alla rete nazionale ed ai centri principali a seconda delle necessità di ciascuna regione.

A tale riguardo questa Federazione segnala la Società Avio Linee per le linee di cui alla lettera A) e le Società Airone, Aerea Teseo e Transadriatica, rispettivamente per le rete regionali della Sardegna, della zona tosco emiliana e della Venezia.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Stato Maggiore della R. Aeronautica.
Ufficio "I"

Ref: UI/751350/C

MEMORANDUM FOR THE AIR FORCES SUB COMMISSION - INTELLIGENCE SECTION.

Subject: Capitano MARTINELLI.

On 19th March I had an interview with Capt. Martinelli who complained, with reason, about the treatment given by young civilian pilots by the Ala Italiana Company and the Directorate of Civil Aviation and Air Traffic.

These pilots who, at the outbreak of war were second pilots with the functions of first pilot, did a great deal of flying during the war and further, after 8.9.43, they transported their aircraft to the south where they carried on their activity always as pilots commanding.

Captain Martinelli's complaint refers to the fact that all the activity carried out during these six years is not taken into account and today the company still considers them to be Second Pilots with the functions of First Pilot.

It is therefore suggested that the the Directorate of Civil Aviation and Air Traffic be approached for the re-classification of the pilots' certificates and categories of personnel which, undoubtedly, have contributed a great deal in the struggle for liberation against the Germans.

Rome, 20th March 1946.

Head of Ufficio "I"
(Lt. Col. Pilot F. SANTINI)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

BEST COPY POSSIBLE

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA
UFFICIO I

I 1134

Prot.nº UI/ 76150/C.

PROMEMORIA PER L'AIR FORCE SUB COMMISSION - INTELLIGENCE SECTION.

OGGETTO: Capitano MARTINELLI.

Lo scrivente ha avuto, il 19 u.s., un colloquio con il Capitano MARTINELLI, il quale si lamenta, giustamente, per il trattamento che viene fatto ai giovani piloti civili da parte della Società Ala Italiana e dalla Direzione Aviazione Civile e Traffico Aereo.

Detti piloti, i quali alla data dello scoppio della guerra erano Secondi Piloti con funzioni di Primo Pilota, hanno svolto notevole attività di volo durante la guerra stessa ed hanno inoltre, dopo l'8 settembre 1943, trasportato i loro apparecchi al Sud, contribuendo nella loro attività sempre quali piloti comandanti.

Le lamentele del Capitano Martinelli si riferivano appunto a questo fatto che non veniva tenuto conto di tutta l'attività svolta in questi sei anni e che la Società oggi li considera ancora Secondi Piloti con funzioni di Primo Pilota.

Sarebbe pertanto opportuno intervenire presso la Direzione Aviazione Civile e Traffico Aereo per la sistemazione dei brevetti e delle qualifiche di tale personale che, indubbiamente, ha molto

287

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

mento che viene fatto al gio[illegible]
cietà Ala Italiana e dalla Direzione Aviazione Civile e Traffico Aereo.

Detti piloti, i quali alla data dello scoppio della guerra erano Secondi Piloti con funzioni di Primo Pilota, hanno svolto notevole attività di volo durante la guerra stessa ed hanno inoltre, dopo l'8 settembre 1943, trasportato i loro apparecchi al Sud, contribuendo nella loro attività sempre quali piloti comandanti.

Le lamentele del Capitano Martinelli si riferivano appunto a questo fatto che non veniva tenuto conto di tutta l'attività svolta in questi sei anni e che la Società oggi li considera ancora Secondi Piloti con funzioni di Primo Pilota.

Sarebbe pertanto opportuno intervenire presso la Direzione Aviazione Civile e Traffico Aereo per la sistemazione dei brevetti e delle qualifiche di tale personale che, indubbiamente, ha molto contribuito nella lotta di liberazione contro il tedesco.

2871

Roma, 20 marzo 1946

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Col.Pilota - F. SANTINI)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 1095.

FROM : AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, LECCE.

TO : AIR FORCES SUB-COMMISSION,
ALLIED COMMISSION, ROME.

DATE : 28th FEBRUARY 1946.

REF : AFSC/L/39/1/AIR.

ITALIAN CIVIL AVIATION - SELECTION OF PERSONNEL

The following is a report on an interview I had recently with Cpt. Martinelli Francesco, an airline pilot at present flying S.M. 79's, passed for information and any action you consider necessary.

2. According to this officer, at the time of the Armistice there were approx 100 civil airline crews flying in the Regia Aeronautica. Of these about 10 went over to the Germans and continued to fight with the Republican organisation, 5 including Martinelli came over to the Allies bringing aircraft and crews complete, and the remainder went home and took no active part but left their aircraft which were distroyed by the Germans.

3. Now the interested airline operators have set up Commissions to make plans for future airline work and select personnel and also a Col. Gallo has been appointed by the Air Ministry to handle civil aviation. Martinelli now has reason to believe that the Col. concerned knows very little about this job, and that tha Commissions are selecting people other than those who have worked throughout with us. This is a typical case which I now quote more fully. On coming over to the Allies he was given the choice of running an airline to Sardinia or going on night supply dropping over the Balkans. He chose the latter, as we were in great need of experienced crews, and continued on supply dropping until more crews became available and the internal airlines were developed, when he was transfered to the latter. As he explains they now feel that they are being pena -

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2. According to this officer, at the time of the Armistice there were approx 100 civil airline crews flying in the Regia Aeronautica. Of these about 10 went over to the Germans and continued to fight with the Republican organisation, 5 including Martinelli came over to the Allies bringing aircraft and crews complete, and the remainder went home and took no active part but left their aircraft which were distroyed by the Germans.

3. Now the interested airline operators have set up Commissions to make plans for future airline work and select personnel and also a Col. Gallo has been appointed by the Air Ministry to handle civil aviation. Martinelli now has reason to believe that the Col. concerned knows very little about this job, and that tha Commissions are selecting people other than those who have worked throughout with us. This is a typical case which I now quote more fully. On coming over to the Allies he was given the choice of running an airline to Sardinia or going on night supply dropping over the Balkans. He chose the latter, as we were in great need of experienced crews, and continued on supply dropping until more crews became available and the internal airlines were developed, when he was tranfered to the latter. As he explains they now feel that they are being penalised by these Commissions etc., as they have worked throughout with us. Also he states that of all the pilots concerned they are the only ones in flying practise and should have the first opportunity of transferring to any civil aviation which starts but on the contrary they are at the foot of the list of selected personnel and may now be ignored entirely. In view of this he asked me if anything could be done to see that those who have worked with us at least get a square deal.

4. It would be appreciated if investigations could be initiated and some satisfaction given to this officer. I consider he is a very good type and is genuinely concerned for himself and his fellow officers who came over with him. Should further information be required this officer who is normally based at Centocelle, will I feel sure give any assistance possible.

W.C. OLLASON, Gp/Capt,
Officer Commanding,
A.F.S.C/A.C.
LECCE DETACHMENT.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Translation : Sgt. TAYLOR

Date : 8/3/46

NEWSPAPER ARTICLE "CIVILIAN AIR NAVIGATION"

from the "RICOSTRUZIONE"

The interest and expectations of a vast public has been eentered for some time on the possibilities of having a sufficient network of airlines in Italy. It is natural that in this present period when comfortable and swift transports are lacking - and the difficulties in thi field are such, that this transport crisis is foreseen to last for quite some time to come - everybody is not only hoping but insistently requesting that for the question of airtransports to be rapidly and efficiently settled, in order to ensure swift communications for business men; this is the basic conception of commercial air transport.

Dwelling on this subject it is perhaps necessary to repeat that which has been said so often for the benefit of people ho have so far not understood the objective reality of the present situation.

According to the conditions of the armistice, civilian air transport i.e. commercial air transport, is forbidden in Italy.

It is vain to argue whether the armistice clauses provide for minor or major limitations in this field. The Control Commission has repeatedely confirmed its principle which is not opened to discussions.

In consequence many a false conclusion drawn from the above mentioned fact by a certain type of Air-Minded person is openly exposed as wrong. A current and utterly false misconception as exposed herewith was that the General Air Staff and Italian Military Air Force wanted to reserve for themselves the benefits of a Civil Aviation. The fact is that as a result of demands made by us and urgent communications lines to be maintained, the Allies, still adhering to the principle of prohibition of civil air lines, agreed to the institution of special air transport lines called "military courier", which were to preserve a military aspect whilst effecting the transport of people travelling in the interests of the public. In actual fact many travelling permits were granted for more urgent cases even to civilians, and these of a private nature. But under the force of circumstances these means of transport are naturally limited, and in most cases were adapted from military to civilian purposes. Their maintenance and technical side are the concer of the General Air Staff of the I.A.F., whilst the authority to travel on them is granted by a special Commission

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

According to the conditions of the armistice, civilian Air transport i.e. commercial air transport, is forbidden in Italy.

It is vain to argue whether the armistice clauses provide for minor or major limitations in this field. The Control Commission has repeatedely ~~itsxprinxipls~~ confirmed its principle which is not opened to discussions.

In consequence many a false conclusion drawn from the above mentioned fact by a certain type of Air-Minded person is openly exposed as wrong. A current and utterly false misconception as exposed herewith was that the General Air Staff and Italian Military Air Force wanted to reserve for themselves the benefits of a Civil Aviation. The fact is that as a result of demands made by us and urgent communications lines to be maintained, the Allies, still adhering to the principle of prohibition of civil air lines, agreed to the institution of special air transport lines called "military courier", which were to preserve a military aspect whilst effecting the transport of people travelling in the interests of the public. In actual fact many travelling permits were granted for more urgent cases even to civilians, and these of a private nature. But under the force of circumstances these means of transport are naturally limited, and in most cases were adapted from military to civilian purposes. Their maintenance and technical side are the concer of the General Air Staff of the I.A.F., whilst the authority to travel on them is granted by a special Commission, appointed by the Allies in order to avoid abuses.

Recently the Control Commission has authorised the Air Ministry to make plans and engage negociations with a view of organising Civilian Air Transport, but bearing in mind, nevertheless, that no agreement or pact would take effect until official authority has been granted for the creation of civilian air lines.

This means that definite progress has been made; also because it leaves one to suppose that this latter concession will make allowances for more liberty in this field of action.

The Air Ministry which had already started for its own sake works of investigation on the possibolities of civilian air transport has lost no time in taking advantage of the new situation, and the fact that the bonds which tied us have been losened.

We are now in a position to make public the fact that agreements on a large scale have already been initiated; many foreign companies are involved especially american ones who are interested in our air lines in order to carry out the necessary junctions with their own international air lines which will have bases in Italy.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

We cannot give many details of the subjects and conditions of the above mentioned agreements, because, before being definetely settled they will have to go throughx the hands of the various Ministries concerned with them, especially the Ministry of Finance, the Ministry of the Treasury, the Ministry of Foreign Commerce and the Ministry of the General Post Offices, and in any case the finishing touch and conventions must be decided upon by a meeting of the Cabinet of Ministers. But we can publish the fact fnat from the American side there is a maximum amount of good will to help Italy in this field. This help means a lot for us, for in the field of aerodrome constructions and technical developments we would find ourselves in an impossible situation without this help. We are also hoping and wishing ourselves to have the help of our english friends.

On the other side American capital will only be invested in a minor scale, leaving Italy not only the major benefits of the loan, but the right to have Italians in all flying and administration personnel.

The faith shown by this placement of American capital is a very encouraging sign for the future.

Details cannot be published for the time being, but the general schem will include lines between Rome and all the Italian major cities and the islands, with a network sufficient to cover the necessities of the moment.

Starting from this principle one can foresee favourable developments for the future, and are been examined the possibilities of satisfying the public if not with luxury aircraft, at least with transports rendered moderatly comfortable.

The question of whether the capital invested will be entirely owned by the Government of partly by private enterprises is a question to be decided by the Government in base to general necessities of the moment and not to be discussed for the time being.

It has nevertheless been definetely established that air transport will have essentially a civilian aspect, and it is totally untrue that the Military Air Force has ever aspired to deal with matters which are not its proper concern. This gives the official lie to all that has been written so far to excite public opinion by means of the press.

Having reached so far in this article it might be useful to speak of what is needed for the general outfit of aerodromes and other coherent problems that present very real and actual difficulties. But its not possible to dwell too much on this discussion and to discuss too many

3818

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The faith shown by this placement of American capital is a very encouraging sign for the future.

Details cannot be published for the time being, but the general schem will include lines between Rome and all the Italian major cities and the islands, with a network sufficient to cover the necessities of the moment.

Starting from this principle one can foresee favourable developments for the future, and are been examined the possibilities of satisfying the public if not with luxury aircraft, at least with transports rendered moderatly comfortable.

The question of whether the capital invested will be entirely owned by the Government of partly by private enterprises is a question to be decided by the Government in base to general necessities of the moment and not to be discussed for the time being.

It has nevertheless been definetely established that air transport will have essentially a civilian aspect, and it is totally untrue that the Military Air Force has ever aspired to deal with matters which are not its proper concern. This gives the official lie to all that has been written so far to excite public opinion by means of the press.

Having reached so far in this article it might be useful to speak of what is needed for the general outfit of aerodromes and other collevent problems that present very real and actual difficulties. But its not possible to dwell too much on this discussion and to discuss too many deatils. I hope however that these first items ot news will interest the reader and that he will realise that silently but surely in this field we have obtained results that are not entirely negligible. The only thing that remains is to hope that we may be granted as soon as possible, the much desidered liberty of action in order to carry out our program of civilian air transports.

3578

AC. MB fairly accurate for a change!
SS 12/3
A-3-C R-3-W
SSO MB 12/3

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Translation : Sgt. TAYLOR

Date : 8/3/46

NEWSPAPER ARTICLE "CIVILIAN AIR NAVIGATION"

from the "RICOSTRUZIONE"

The interest and expectations of a vast public has been centered for some time on the possibilities of having a sufficient network of airlines in Italy. It is natural that in this present period when comfortable and swift transports are lacking - and the difficulties in thi field are such, that this transport crisis is foreseen to last for quite some time to come - everybody is not only hoping but insistently requesting ~~that~~ for the question of airtransports to be rapidly and efficiently settled, in order to ensure swift communications for business men; this is the basic conception of commercial air transport.

Dwelling on this subject it is perhaps necessary to repeat that which has been said so often for the benefit of people ho have so far not understood the objective reality of the present situation.

According to the conditions of the armistice, civilian air transport i.e. commercial air transport, is forbidden in Italy.

It is vain to argue whether the armistice clauses provide for minor or major limitations in this field. The Control Commission has repeatedely ~~itsxprinciple~~ confirmed its principle which is not opened to discussions.

In consequence many a false conclusion drawn from the above mentioned fact by a certain type of Air-Minded person is openly exposed as wrong. A current and utterly false misconception as exposed herewith was that the General Air Staff and Italian Military Air Force wanted to reserve for themselves the benefits of a Civil Aviation. The fact is that as a result of demands made by us and urgent communications lines to be maintained, the Allies, still adhering to the principle of prohibition of civil air lines, agreed to the institution of special air transport lines called "military courier", which were to preserve a military aspect whilst effecting the transport of people travelling in the interests of the public. In actual fact many travelling permits were granted for more urgent cases even to civilians, and these of a private nature. But under the force of circumstances these means of transport are naturally limited, and in most cases were adapted from military to civilian purposes. Their maintenance and technical side are the concer of the General Air Staff of the I.A.F., whilst

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

stood the objective reality of the present situation.

According to the conditions of the armistice, civilian air transport i.e. commercial air transport, is forbidden in Italy.

It is vain to argue whether the armistice clauses provide for minor or major limitations in this field. The Control Commission has repeatedely confirmed its principle which is not opened to discussions.

In consequence many a false conclusion drawn from the above mentioned fact by a certain type of Air-Minded person is openly exposed as wrong. A current and utterly false misconception as exposed herewith was that the General Air Staff and Italian Military Air Force wanted to reserve for themselves the benefits of a Civil Aviation. The fact is that as a result of demands made by us and urgent communications lines to be maintained, the Allies, still adhering to the principle of prohibition of civil air lines, agreed to the institution of special air transport lines called "military courier", which were to preserve a military aspect whilst effecting the transport of people travelling in the interests of the public. In actual fact many travelling permits were granted for more urgent cases even to civilians, and these of a private nature. But under the force of circumstances these means of transport are naturally limited, and in most cases were adapted from military to civilian purposes. Their maintenance and technical side are the concer of the General Air Staff of the I.A.F., whilst the authority to travel on them is granted by a special Commission, appointed by the Allies in order to avoid abuses.

Recently the Control Commission has authorised the Air Ministry to make plans and engage negociations with a view of organising Civilian Air Transport, but bearing in mind, nevertheless, that no agreement or pact would take effect until official authority has been granted for the creation of civilian air lines.

This means that definite progress has been made; also beceuse it leaves one to suppose that this latter concession will make allowances for more liberty in this field of action.

The Air Ministry which had already started for its own sake works of investigation on the possibolities of civilian air transport has lost no time in taking advantage of the new situation, and the fact that the bonds which tied us have been losened.

We are now in a position to make public the fact that agreements on a large scale have already been initiated; many foreign companies are involved especially american ones who are interested in our air lines in order to carry out the necessary junctions with their own international air lines which will have bases in Italy.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

We cannot give many details of the subjects and conditions of the above mentioned agreements, because, before being definetely settled they will have to go throughx the hands of the various Ministries concerned with them, especially the Ministry of Finance, the Ministry of the Treasury, the Ministry of Foreign Commerce and the Ministry of the General Post Offices, and in any case the finishing touch and conventions must be decided upon by a meeting of the Cabinet of Ministers. But we can publish the fact fhat from the American side there is a maximum amount of good will to help Italy in this field. This help means a lot for us, for in the field of aerodrome constructions and technical developments we would find ourselves in an impossible situation without this help. We are also hoping and wishing ourselves to have the help of our english friends.

On the other side American capital will only be invested in a minor scale, leaving Italy not only the major benefits of the loan, but the right to have Italians in all flying and administration personnel.

The faith shown by this plavement of American capital is a very encouraging sign for the future.

Details cannot be published for the time being, but the general scheme will include lines between Rome and all the Italian major cities and the islands, with a network sufficient to cover the necessities of the moment.

Starting from this principle one can foresee favourable developments for the future, and are been examined the possibilities of satisfying the public if not with luxury aircraft, at least with transports rendered moderatly comfortable.

The question of whether the capital invested will be entirely owned by the Government of partly by private enterprises is a question to be decided by the Government in base to general necessities of the moment and not to be discussed for the time being.

It has nevertheless been definetely established that air transport will have essentially a civilian aspect, and it is totally untrue that the Military Air Force has ever aspired to deal with matters which are not its proper concern. This gives the official lie to all that has been written so far to excite public opinion by means of the press.

Having reached so far in this article it might be useful to speak of what is needed for the general outfit of aerodromes and other relevent problems that present very real and actual difficulties. But its not possible to dwell too much on this discussion and to discuss too many deatils. I hope however that these first items ot news will interest

2666

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

right to have Italians in [illegible]

The faith shown by this placement of American capital is a very encouraging sign for the future.

Details cannot be published for the time being, but the general schem will include lines between Rome and all the Italian major cities and the islands, with a network sufficient to cover the necessities of the moment.

Starting from this principle one can foresee favourable developments for the future, and are been examined the possibilities of satisfying the public if not with luxury aircraft, at least with transports rendered moderatly comfortable.

The question of whether the capital invested will be entirely owned by the Government of partly by private enterprises is a question to be decided by the Government in base to general necessities of the moment and not to be discussed for the time being.

It has nevertheless been definetely established that air transport will have essentially a civilian aspect, and it is totally untrue that the Military Air Force has ever aspired to deal with matters which are not its proper concern. This gives the official lie to all that has been written so far to excite public opinion by means of the press.

Having reached so far in this article it might be useful to speak of what is needed for the general outfit of aerodromes and other relevent problems that present very real and actual difficulties. But its not possible to dwell too much on this discussion and to discuss too many deatils. I hope however that these first items ot news will interest the reader and that he will realise that silently but surely in this field we have obtained results that are not entirely negligible. The only thing that remains is to hope that we may be granted as soon as possible, the much desidered liberty of action in order to carry out our program of civilian air transports.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Translation : Sgt. TAYLOR

Date : 8/3/46

NEWSPAPER ARTICLE "CIVILIAN AIR NAVIGATION"

from the "RICOSTRUZIONE"

The interest and expectations of a vast public has been eentered for some time on the possibilities of having a sufficient network of airlines in Italy. It is natural that in this present period when comfortable and swift transports are lacking - and the difficulties in thi field are such, that this transport crisis is foreseen to last for quite some time to come - everybody is not only hoping but insistently requesting for the question of airtransports to be rapidly and efficiently settled, in order to ensure swift communications for business men; this is the basic conception of commercial air transport.

Dwelling on this subject it is perhaps necessary to repeat that which has been said so often for the benefit of people ho have so far not understood the objective reality of the present situation.

According to the conditions of the armistice, civilian air transport i.e. commercial air transport, is forbidden in Italy.

It is vain to argue whether the armistice clauses provide for minor or major limitations in this field. The Control Commission has repeatedely confirmed its principle which is not opened to discussions.

In consequence many a false conclusion drawn from the above mentioned fact by a certain type of Air-Minded person is openly exposed as wrong. A current and utterly false misconception as exposed herewith was that the General Air Staff and Italian Military Air Force wanted to reserve for themselves the benefits of a Civil Aviation. The fact is that as a result of demands made by us and urgent communications lines to be maintained, the Allies, still adhering to the principle of prohibition of civil air lines, agreed to the institution of special air transport lines called "military courier", which were to preserve a military aspect whilst effecting the transport of people travelling in the interests of the public. In actual fact many travelling permits were granted for more urgent cases even to civilians, and these of a private nature. But under the force of circumstances these means of transport are naturally limited, and in most cases were adapted from military to civilian purposes. Their maintenance and technical side are the concer of the General Air Staff of the I.A.F., whilst

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

has been said so often for the benefit of people ho have so far not understood the objective reality of the present situation.

According to the conditions of the armistice, civilian air transport i.e. commercial air transport, is forbidden in Italy.

It is vain to argue whether the armistice clauses provide for minor or major limitations in this field. The Control Commission has repeatedely confirmed its principle which is not opened to discussions.

In consequence many a false conclusion drawn from the above mentioned fact by a certain type of Air-Minded person is openly exposed as wrong. A current and utterly false misconception as exposed herewith was that the General Air Staff and Italian Military Air Force wanted to reserve for themselves the benefits of a Civil Aviation. The fact is that as a result of demands made by us and urgent communications lines to be maintained, the Allies, still adhering to the principle of prohibition of civil air lines, agreed to the institution of special air transport lines called "military courier", which were to preserve a military aspect whilst effecting the transport of people travelling in the interests of the public. In actual fact many travelling permits were granted for more urgent cases even to civilians, and these of a private nature. But under the force of circumstances these means of transport are naturally limited, and in most cases were adapted from military to civilian purposes. Their maintenance and technical side are the concer of the General Air Staff of the I.A.F., whilst the authority to travel on them is granted by a special Commission, appointed by the Allies in order to avoid abuses.

Recently the Control Commission has authorised the Air Ministry to make plans and engage negociations with a view of organising Civilian Air Transport, but bearing in mind, nevertheless, that no agreement or pact would take effect until official authority has been granted for the creation of civilian air lines.

This means that definite progress has been made; also because it leaves one to suppose that this latter concession will make allowances for more liberty in this field of action.

The Air Ministry which had already started for its own sake works of investigation on the possibolities of civilian air transport has lost no time in taking advantage of the new situation, and the fact that the bonds which tied us have been losened.

We are now in a position to make public the fact that agreements on a large scale have already been initiated; many foreign companies are involved especially american ones who are interested in our air lines in order to carry out the necessary junctions with their own international air lines which will have bases in Italy.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

We cannot give many details of the subjects and conditions of the above mentioned agreements, because, before being definetely settled they will have to go throughk the hands of the various Ministries concerned with them, especially the Ministry of Finance, the Ministry of the Treasury, the Ministry of Foreign Commerce and the Ministry of the General Post Offices, and in any case the finishing touch and conventions must be decided upon by a meeting of the Cabinet of Ministers. But we can publish the fact fhat from the American side there is a maximum amount of good will to help Italy in this field. This help means a lot fox us, for in the field of aerodrome constructions and technical developments we would find ourselves in an imposaible situation without this help. We are also hoping and wishing ourselves to have the help of our english friends.

On the other side American capital will only be invested in a minor scale, leaving Italy not only the major benefits of the loan, but the right to have Italians in all flying and administration personnel.

The faith shown by this placement of American capital is a very encouraging sign for the future.

Details cannot be published for the time being, but the general schem will include lines between Rome and all the Italian major cities and the islands, with a network sufficient to cover the necessities of the moment.

Starting from this principle one can foresee favourable developments for the future, and are been examined the possibilities of satisfying the public if not with luxury aircraft, at least with transports rendered moderatly comfortable.

The question of whether the capital invested will be entirely owned by the Government of partly by private enterprises is a question to be decided by the Government in base to general necessities of the moment and not to be discussed for the time being.

It has nevertheless been definetely established that air transport will have essentially a civilian aspect, and it is totally untrue that the Military Air Force has ever aspired to deal with matters which are not its proper concern. This gives the official lie to all that has been written so far to excite public opinion by means of the press.

Having reached so far in this article it might be useful to speak of what is needed for the general outfit of aerodromes and other relevent problems that present very real and actual difficulties. But its not possible to dwell too much on this discussion and to discuss too many deatils. I hope however that these first items ot news will interest

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

The faith shown by this placement of American capital is a very encouraging sign for the future.

Details cannot be published for the time being, but the general scheme will include lines between Rome and all the Italian major cities and the islands, with a network sufficient to cover the necessities of the moment.

Starting from this principle one can foresee favourable developments for the future, and are been examined the possibilities of satisfying the public if not with luxury aircraft, at least with transports rendered moderatly comfortable.

The question of whether the capital invested will be entirely owned by the Government of partly by private enterprises is a question to be decided by the Government in base to general necessities of the moment and not to be discussed for the time being.

It has nevertheless been definetely established that air transport will have essentially a civilian aspect, and it is totally untrue that the Military Air Force has ever aspired to deal with matters which are not its proper concern. This gives the official lie to all that has been written so far to excite public opinion by means of the press.

Having reached so far in this article it might be useful to speak of what is needed for the general outfit of aerodromes and other relevent problems that present very real and actual difficulties. But its not possible to dwell too much on this discussion and to discuss too many deatils. I hope however that these first items ot news will interest the reader and that he will realise that silently but surely in this field we have obtained results that are not entirely negligible. The only thing that remains is to hope that we may be granted as soon as possible, the much desidered liberty of action in order to carry out our program of civilian air transports.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 10843

FROM :- Air Force Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- C.I.O.
Air Forces Sub-Commission, A.C., Rome.

DATE :- 7th March 1946.

REF :- AFSC/M/9/INT.

ITALIAN CIVIL AIR LINES -AVIA, VERCELLI

The following data regarding the future plans of Signor Lombardi, director of the Avia Aircraft Firm Vercelli, was obtained during a discussion in this office yesterday afternoon and is communicated for your information.

2. AIR TAXI SERVICE Signor Lombardi is negotiating with Air Commodore Whitney-Straight, from whom he hopes to be able to hire a number of small British aircraft. These aircraft would be operated as an air taxi service between Italian cities not adequately served by normal passenger air lines, and in particular between Sardinia and the mainland. In addition to passenger carrying, light freight (such as flowers from San Remo, lobsters from Liguria) could be transported.

2864

3. PURCHASE OF SEIMSONS It is understood

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

ITALIAN CIVIL AIR LINES -AVIA,VERCELLI

The following data regarding the future plans of Signor Lombardi, director of the Avia Aircraft Firm Vercelli, was obtained during a discussion in this office yesterday afternoon and is communicated for your information.

2. AIR TAXI SERVICE Signor Lombardi is negotiating with Air Commodore Whitney-Straight, from whom he hopes to be able to hire a number of small British aircraft. These aircraft would be operated as an air taxi service between Italian cities not adequately served by normal passenger air lines, and in particular between Sardinia and the mainland. In addition to passenger carrying, light freight (such as flowers from San Remo, lobsters from Liguria) could be transported.

2864

3. PURCHASE OF STIMSONS It is understood that Signor Lombardi has effected the purchase of twenty (20) Stimson aircraft, which were recently put up for sale in France. His intention is to resell these at a low price to various Aero Club on condition that they be used exclusively for training purposes. The motives behind this deal would appear to be :-

(a) To prevent interference & competition with sale of Avia aircraft.
(b) To cement closer relations with Aeroclub members.
(c) To train and interest more civilians in flying and so build up the number of potential future purchases of Avia planes.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

4. PUBLICITY AIR TOUR OF ITALY It is thought likely that an application will be made sometime in May for a publicity tour around Italy in an Avia plane. This aircraft would land not on regular airfield but in public places of restricted size. (eg.Grounds of Sforzesco Castle,Milan) to attract attention and emphasise the short distance required (Landing - 40 yards ;Take off -100 yards). The object would ostensibly be to propagate and to give impetus to Italian civil aviation, though its character would obviously more closely resemble a publicity stunt for the Avia Firm. To make the request more acceptable it is likely to be made by Col. (pilot) Sogna, formerly a leader of the well-known Franchi Partisans and now attached to the newspaper Corriere Lombardo, whilst the Avia Firm would remain shyly in the background.

ALLIED SUB-COMMISSION - AIR FORCES SUB-COMMISSION - MILAN

D.G. REID F/O
Intelligence Officer
A.F.S.C. MILAN.

2883

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Announcement that tenants
the end of March an assembly is
being convened at Mila for
the purpose of considering the future
of the Sicilian Internal Air Transport.
All aircraft firms etc are invited to
participate in the discussions.

B.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

E 1077

Posta Militare 3800, li 194

Al AIR FORCES SUB COMMISSION
INTELLIGENCE SECTION
= ROMA =

RISERVATO PERSONALE

STATO MAGGIORE DELLA R. AERONAUTICA

~~XIV REPARTO~~
Ufficio "I"

Prot. N. UI/750893/Allegati

Risposta al foglio del

Div. Sez. N.

OGGETTO: 1° Convegno italiano di tecnica ed economia dei Trasporti aerei interni.

A seguito foglio UI/750893 del 25 febbraio 1946, comunicasi che in data 19 c.m. ha avuto luogo nei locali dell'Aero Club - Milano una seconda riunione che ha stabilito la data del 1° Convegno italiano di Tecnica ed Economia dei Trasporti aerei interni, secondo il programma di cui all'allegata relazione.

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten.Colonn. Pilota F.SANTINI)

Si prega trattare per ogni lettera un solo argomento e indicare nella risposta il N. di protocollo e la Divisione a cui si risponde.

2862

Min. dell'Aeron. - Stab. Potomecc. - 1943

12538

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Nella seconda quindicina di marzo si svolgerà a Milano il primo Convegno italiano di Tecnica ed Economia dei Trasporti Aerei interni, organizzato in collaborazione dal Collegio degli Ingegneri di Milano, dall'Associazione Italiana di Aerotecnica (A.I.D.A.) e dalla Direzione della rivista "Alata".

Tale convegno ha lo scopo di fissare gli elementi fondamentali per la ripresa, a mezzo di contatti diretti tra i Tecnici dell'Industria Aeronautica e quanti desiderano partecipare allo sviluppo di una rete aerea italiana. Sotto tale aspetto s'intendono discutere le più convenienti direttive tecnico-economiche da adottare per l'aeronautica civile italiana.

Gli Enti promotori invitano pertanto tutti i Tecnici, le Ditte e gli enti aeronautici a voler aderire al Convegno ed a voler partecipare alle discussioni che si svolgeranno sulla base dei tre temi seguenti:

a) - Gestione delle linee aeree, sia nazionali che regionali;

b) - La macchina: orientamenti sul velivolo, motori ed accessori;

c) - L'infrastruttura: organizzazione degli aeroporti e dell'assistenza al volo.

La discussione sui temi proposti verrà aperta con brevi relazioni a carattere informativo ad opera di coloro che ritenessero di apportare uno speciale contributo. Tali comunicazioni dovranno essere depositate precedentemente in copia integrale.

Saranno gradite tutte le proposte d'ordine pratico inerenti sia all'organizzazione del Convegno, sia alle questioni da trattare, che verranno trasmesse al Comitato Promotore, presso il Collegio degli Ingegneri, Corso Venezia, 35-Milano.-

- - - - - -

98

Extract from "Voce Repubblicana" dated 8/2/46

A Declaration from the Air Minister.

The following communication has been received from the Air Minister:

On 24th February the Voce Repubblicana published an article from a group of technicians of Civil Aviation which, while it takes up a few of the arguments propounded by the Hon. Grandi, devoid of any foundation because they were based on incorrect facts, also aggravates them by bringing up absolutely unfounded considerations.

The article speaks of "civilian transport carried out directly by the Stato Maggiore of the I.A.F."with "intolerable abuses" in a democratic state, it speaks of "coercion of a definitely military stamp" and states that the I.A.F.(that is the Stato Maggiore), taking advantage of military prerogatives, is now manoeuvring in every way and by every means in order to have the task in the more or less near future of organising Italian Civil Air Navigation as a State organisation."

In view of the explicit and precise statements made several times by the Air Ministry and also personally by the Minister, Cevolotto, the insistence in repeating phantasies which have no comparison with reality can no longer be considered to be in good faith.

It is necessary to repeat:

1) That Civil Air Navigation in Italy is forbidden on the basis of the clauses of the armistice and that the so-called military couriers have been organised by the Air Ministry, not on its own initiative, nor according to its own views but exclusively in the form and fasion which has been laid down by the Allied Control Commission.

2) That the Stato Maggiore has no intention of assuming the task of the organisation of civil air navigation and has never

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

every way and by every means in order to [illegible]
or less near future of organising Italian Civil Air Navigation as a State organisation."

In view of the explicit and precise statements made several times by the Air Ministry and also personally by the Minister, Cevolotto, the insistence in repeating phantasies which have no comparison with reality can no longer be considered to be in good faith.

It is necessary to repeat:

1) That Civil Air Navigation in Italy is forbidden on the basis of the clauses of the armistice and that the so-called military couriers have been organised by the Air Ministry, not on its own initiative, nor according to its own views but exclusively in the form and fasion which has been laid down by the Allied Control Commission.

2) That the Stato Maggiore has no intention of assuming the task of the organisation of civil air navigation and has never acted in such a way as to give rise to these suppositions.

The information, although it was not entirely correct, which appeared in the papers during the last few days concerning what is being prepared for when liberty is allowed in the field of civil aviation, confirms the absolute ~~impertinity~~ inexactness of the arguments which we are discussing.

We consider that these renewed explanations are precise and cannot give rise to doubts as to their interpretation, although the insistence on the part of many people wishing to ignore the truth leads one to believe that it is useless to ~~them~~ try to convince those who are not deaf but merely do not want to hear.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12541

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

8K

From: Air Forces Sub Commission, H.Q. Allied Commission, ROME.

To: Mr. Hopkinson, British Embassy, ROME.

Date: 26th February, 1946.

Ref: AFSC/INT/74

Enclosed herewith for your information is an article from the "Globo" of 22nd February, 1946, dealing with the Italo-American Agreement for Civilian Air Transport.

M.E. REID W/CDR
for Air Vice Marshal
Director,
Air Forces Sub Commission.

Extract from "Il Globo" dated 22nd February, 1946.

ITALO-AMERICAN AGREEMENT FOR CIVILIAN AIR TRANSPORT.

A Company with mixed capital and Italian personnel will assume control of 14 lines.

The Air Minister and the Regional Director of the "Transcontinental and Western Air Inc." (T.W.A.), the latter represented by the President of the American Company, General Wilson, have signed an agreement in Rome which - negotiated on the grounds of the desirable Italo-American cooperation by the Italian representative of the "Chase National Bank" of New York - fulfills ina a manner which could not be bettered, the intention of the Italian Government to carry out with the utmost determination the re-commencement of efficient civilian air communications for the transport of passengers, goods and mail both in Italy and, as far as this can be allowed, in foreign territory.

According to the latest information the agreement envisages the formation within thirty days of an Italian Company (which will be called "Linee Aeree Italiane L.A.I.") with three fifths of the capital reserved for the State and Italian Companies and two fifths for the T.W.A. The same proportion of shares will be maintained in the Council of Administration. The President and the Administrative respresentative of the company will in any case both be of Italian nationality.

The T.W.A. - which has already obtained authority to carry out complete air traffic between the United States and Italy from the "Civil Aeronautical Board" - could provide precious collaboration for the longed-for recommencement of air navigation in Italy. This collaboration is all the more necessary because the agreement provides for the working (to be carried out by degrees of course) of 14 Air Lines in Italy which would be as follows: a) Rome-Genoa b) Rome-Milan c) Rome-Venice-Bolzano d) Rome-Bari-Lecce e) Rome-Naples-Bari-Lecce f) Rome-Palermo g) Rome-Cagliari h) Turin-Milan-

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

efficient civilian air communications for the transport of passengers, goods and mail both in Italy and, as far as this can be allowed, in foreign territory.

According to the latest information the agreement envisages the formation within thirty days of an Italian Company (which will be called "Linee Aeree Italiane L.A.I.") with three fifths of the capital reserved for the State and Italian Companies and two fifths for the T.W.A. The same proportion of shares will be maintained in the Council of Administration. The President and the Administrative respresentative of the company will in any case both be of Italian nationality.

The T.W.A. - which has already obtained authority to carry out complete air traffic between the United States and Italy from the "Civil Aeronautical Board" - could provide precious collaboration for the longed-for recommencement of air navigation in Italy. This collaboration is all the more necessary because the agreement provides for the working (to be carried out by degrees of course) of 14 Air Lines in Italy which would be as follows: a) Rome-Genoa b) Rome-Milan c) Rome-Venice-Bolzano d) Rome-Bari-Lecce e) Rome-Naples-Bari-Lecce f) Rome-Palermo g) Rome-Cagliari h) Turin-Milan-Venice-Trieste i) Rome-Florence-Turin j) Rome-Florence-Bologna-Milan k) Rome-Naples-Palermo-Catania l) Rome-Alghero-Cagliari m) Genoa-Porto Conti-Cagliari-Palermo-Catania-Reggio Calabria n) Cotrone-Bari-Ancona-Venice.

But this collaboration will have no adverse effect on vital Italian labour necessities. In fact the agreement lays down that all the personnel of the L.A.I. and all the workmentwill be of Italian nationality: and at the same time construction work, modifications and repairs to aircraft required for such extensive services will be carried out by Italian workmen.

The signature of the agreement has been received with great satisfaction in the circles which have been following the negotiations. Particularly appreciated has been the firmness of the Air Minister who on the other hand earned complete understanding from the representatives of the great American Company.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "IL LOBO" dated 22nd Feb.1946

ITALO-AMERICAN AGREEMENT FOR CIVILIAN AIR TRANSPORT.

A Company with mixed capital and Italian personnel will assume control of 14 lines.

The Air Minister and the Regional Director of the "Transcontinental and Western Air Inc." (T.W.A.) the latter presented by the President of the American Company, General Wilson, have signed an agreement in Rome which - negotiated on the grounds of the grounds of the desirable Italo-American cooperation by the Italian representative of the "Chase National Bank" of New York - fulfills ina a manner which could not be bettered, the intention of the Italian Government to carry out with the utmost determination the re-commencement of efficent civilian air communication for the transport of passengers, goods and mail both in Italy and, as far as this can be allowed, in foreign territory.

According to the latest information the agreement envisages the formation within thirty days of an Italian Company (which will be called "Linee Aeree Italiane I.A.I.") with three fifths of the capital reserved for the State and Italian Companies and two fifths for the T.W.A. The same proportion of shares will be maintained in the Council of Administration; The President and the Administrative representative of the company will in any case both be of Italian nationality.

The T.W.A. which has already obtained authority to carry out complete air traffic between the United States and Italy from the "Civil Aeronautical Board" - could provide precious collaboration forithe longed for recommencement of air navigation in Italy. This collaboration is all the more necessary because the agreement provides for the working (to be carried out by degrees of course) of 14 Air Lines in Italy which would be as follows: a) Rome-Genoa b) Rome - Milan c) Rome - Venice - Bolzano d) Rome - Bari - Lecce e) Rome - Naples - Bari - Lecce f) Rome - Palermo g) Rome - Cagliari h)Turin - Milan - Venice - Trieste i) Rome - Florence - Torino - j) Rome - Florence - Bologna - Milan - k) Rome - Naples - Palermo - Catania - l) Rome - Alghero - Cagliari - m) Genoa - Porto Conti - Cagliari - Palermo - Catania - Reggio Calabria - n) Cotrone - Bari - Ancona - Venice.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

formation within thirty days of an Italian company (name not called "Linee Aeree Italiane L.A.I.") with three fifths of the capital reserved for the State and Italian Companies and two fifths for the T.W.A. The same proportion of shares will be maintained in the Council of Administration; The President and the Administrative representative of the company will in any case both be of Italian nationality.

The T.W.A. which has already obtained authority to carry out complete air traffic between the United States and Italy from the "Civil Aeronautical Board" - could provide precious collaboration forithe longed for recommencement of air navigation in Italy. This collaboration is all the more necessary because the agreement provides for the working (to be carried out by degrees of course) of 14 Air Lines in Italy which would be as follows: a) Rome-Genoa b) Rome - Milan c) Rome - Venice - Bolzano d) Rome - Bari - Lecce e) Rome - Naples - Bari - Lecce f) Rome - Palermo g) Rome - Cagliari h)Turin - Milan - Venice - Trieste i) Rome - Florence Torino - j) Rome - Florence - Bologna - Milan - k) Rome - Naples - Palermo - Catania - l) Rome - Alghero - Cagliari - m) Genoa - Porto Conti - Cagliari - Palermo - Catania - Reggio Calabria - n) Cotrone - Bari - Ancona - Venice.

But this collaboration will have no adverse effect on vitel Italian labour necessities. In fact the agreement lays-down tehat all the personnel of the T.A.I. and all the workmentwill be of Italian nationality: and at the same time construction work, modifications and repairs to aircraft required for such extensive services will be carried out by Italian workmen.

The signature of the agreement has been received with great satisfaction in the circles which have been following the negotiations. Particularly appreciated has been the firmness of the Air Minister who on the other hand earned complete understanding from the representatives of the great American Company.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "IL GLOBO" dated 22nd Feb. 1946

ITALO-AMERICAN AGREEMENT FOR CIVILIAN AIR TRANSPORT.

A Company with mixed capital and Italian personnel will assume control of 14 lines.

The Air Minister and the Regional Director of the "Transcontinental and Western Air Inc." (T.W.A.) the latter presented by the President of the American Company, General Wilson, have signed an agreement in Rome which - negotiated on the grounds of the grounds of the desirable Italo-American cooperation by the Italian representative of the "Chase National Bank" of New York - fulfills ina a manner which could not be bettered, the intention of the Italian Government to carry out with the utmost determination the re-commencement of efficent civilian air communication for the transport of passengers, goods and mail both in Italy and, as far as this can be allowed, in foreign territory.

According to the latest information the agreement envisages the formation within thirty days of an Italian Company (which will be called "Linee Aeree Italiane L.A.I.") with three fifths of the capital reserved for the State and Italian Companies and two fifths for the T.W.A. The same proportion of shares will be maintained in the Council of Administration; The President and the Administrative representative of the company will in any case both be of Italian nationality.

The T.W.A. which has already obtained authority to carry out complete air traffic between the United States and Italy from the "Civil Aeronautical Board" - could provide precious collaboration fortthe longed for recommencement of air navigation in Italy. This collaboration is all the more necessary because the agreement provides for the working (to be carried out by degrees of course) of 14 Air Lines in Italy which would be as follows: a) Rome-Genoa b) Rome - Milan c) Rome - Venice - Bolzano d) Rome - Bari - Lecce e) Rome - Naples - Bari - Lecce f) Rome - Palermo g) Rome - Cagliari h)Turin - Milan - Venice - Trieste i) Rome - Florence Torino - j) Rome - Florence - Bologna - Milan - k) Rome - Naples - Palermo - Catania - l) Rome - Alghero - Cagliari - m) Genoa - Porto Conti - Cagliari - Palermo - Catania - Reggio Calabria - n) Cotrone - Bari - Ancona - Venice.

2356

...effect on vital

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

According to the [illegible] formation within thirty days of an Italian Company called "Linee Aeree Italiane L.A.I.") with three fifths of the capital reserved for the State and Italian Companies and two fifths for the T.W.A. The same proportion of shares will be maintained in the Council of Administration; The President and the Administrative representative of the company will in any case both be of Italian nationality.

The T.W.A. which has already obtained authority to carry out complete air traffic between the United States and Italy from the "Civil Aeronautical Board" - could provide precious collaboration fortthe longed for recommencement of air navigation in Italy. This collaboration is all the more necessary because the agreement provides for the working (to be carried out by degrees of course) of 14 Air Lines in Italy which would be as follows: a) Rome-Genoa b) Rome - Milan c) Rome - Venice - Bolzano d) Rome - Bari - Lecce e) Rome - Naples - Bari - Lecce f) Rome - Palermo g) Rome - Cagliari h)Turin - Milan - Venice - Trieste i) Rome - Florence - Torino - j) Rome - Florence - Bologna - Milan - k) Rome - Naples - Palermo - Catania - l) Rome - Alghero - Cagliari - m) Genoa - Porto Conti - Cagliari - Palermo - Catania - Reggio Calabria - n) Cotrone - Bari - Ancona - Venice.

But this collaboration will have no adverse effect on vital Italian labour necessities. In fact the agreement lays- down tehat all the personnel of the L.A.I. and all the workmentwill be of Italian nationality: and at the same time construction work, modifications and repairs to aircraft required for such extensive services will be carried out by Italian workmen.

The signature of the agreement has been received with great satisfaction in the circles which have been following the negotiations. Particularly appreciated has been the firmness of the Air Minister who on the other hand earned complete understanding from the representatives of the great American Company.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12548

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "Il Globo" dated 2.3.46.

74

The Italian Civil Air Lines and the Allies.

"The United Press" learns that the Head of the Allied Commission in Italy, Admiral Stone, and the representatives in Italy of the American Air Company T.W.A. have denied that the agreement between the Italian Air Ministry and the American Company for the running of a few civil air lines in Italy was concluded without the knowledge of the British representative in the Allied Commission.

The Italian T.W.A. representative adds that the Head of the Air Forces Sub Commission of the Allied Commission is actually a British official who was present at all phases of the negotiations between the T.W.A. and the Italian government.

The agreement provides for the creation of civil air lines between Rome and several Italian cities to be coordinated with the world service of T.W.A.

The agreement has naturally to be approved by the Allied authorities before being put into operation.

67.372 — Milano, Piazza della Borsa, ol. 12.451 e alle altre succursali

Globo

Le linee aeree civili italiane e gli Alleati 2/3

L'«United Press» ha appreso che il Capo della Commissione Alleata in Italia, Ammiraglio Stone ed i rappresentanti in Italia della Compagnia aeronautica americana T.W.A. hanno recisamente smentito che l'accordo intercorso fra il Ministero dell'Aeronautica italiano e la compagnia americana per la gestione di alcune linee aree civili in Italia, sia stato concluso alla insaputa del rappresentante britannico nella Commissione Alleata.

Il rappresentante della T. W. A. in Italia ha aggiunto che il capo della Sottocommissione aeronautica della Commissione alleata è precisamente un funzionario britannico, il quale è stato presente in tutte le fasi delle trattative fra la T. W. A. ed il governo italiano.

L'accordo prevede la creazione di servizi aerei civili fra Roma ed alcune città italiane, da coordinare ai servizi mondiali della T. W.

L'accordo naturalmente dovrà essere approvato dalle autorità alleate prima di poter entrare in vigore. (*U. P.*).

A.C.

S.S.O. HQ 5/

2855

12549

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "Il Globo" dated 2.3.46.

714

The Italian Civil Air Lines and the Allies.

"The United Press" learns that the Head of the Allied Commission in Italy, Admiral Stone, and the representatives in Italy of the American Air Company T.W.A. have denied that the agreement between the Italian Air Ministry and the American Company for the running of a few civil air lines in Italy was concluded without the knowledge of the British representative in the Allied Commission.

The Italian T.W.A. representative adds that the Head of the Air Forces Sub Commission of the Allied Commission is actually a British official who was present at all phases of the negotiatic between the T.W.A. and the Italian government.

The agreement provides for the creation of civil air lines between Rome and several Italian cities to be coordinated with the world service of T.W.A.

The agreement has naturally to be approved by the Allied authorities before being put into operation.

2854

12550

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

6 17

Extract from "Italia Nuova" dated 2nd March 1946.

A Statement concerning Italian Civil Aviation.

With regard to the agreement concluded between the Italian Air Minister and the American Air Company, T.W.A. for the running of civil air lines, it is observed in well-informed circles that the English statement, according to which, on the basis of the Armitice terms "Italy is forbidden to have civil aviation" is inexact.

On the Italian side it is said that air transports have been put temporarily at the disposition of the Allies.

As far as the above Italo-American agreement is concerned it should be added that it is open to the participation of Great Britain.

Extract from "La Voce Repubblicana" dated 28/2/46

5M

A Declaration from the Air Minister.

The following communication has been received from the Air Minister:

4P

On 24th February the Voce Repubblicana published and article from a group of technicians of Civil Aviation which, while it takes up a few of the arguments propounded by the Hon. Grandi, devoid of any foundation because they were based on incorrect facts, also aggravates them by bringing up absolutely unfounded considerations.

The article speaks of "civilian transport carried out directly by the Stato Maggiore of the I.A.F."with "intolerable abuses" in a democratic state, it speaks of "coercion of a definitely military stamp" and states that the I.A.F.(that is the Stato Maggiore), taking advantage of military prerogatives, is now manoeuvring in every way and by every means in order to have the task in the more or less near future of organising Italian Civil Air Navigation as a State organisation."

In view of the explicit and precise statements made several times by the Air Ministry and also personally by the Minister, Cevolotto, the insistence in repeating phantasies which have no comparison with reality can no longer be considered to be in good faith.

It is necessary to repeat:

1) That Civil Air Navigation in Italy is forbidden on the basis of the clauses of the armistice and that the so-called military couriers have been organised by the Air Ministry, not on its own initiative, nor according to its own views but exclusively in the form and fasion which has been laid down by the Allied Control Commission. 2852

2) That the Stato Maggiore has no intention of assuming the task of the organisation of civil air navigation and has never [illegible] to give rise to these suppositions.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

every way and by every means in order to [illegible]
or less near future of organising Italian Civil Air Navigation as
a State organisation."

In view of the explicit and precise statements made several times by the Air Ministry and also personally by the Minister, Cevolotto, the insistence in repeating phantasies which have no comparison with reality can no longer be considered to be in good faith.

It is necessary to repeat:

1) That Civil Air Navigation in Italy is forbidden on the basis of the clauses of the armistice and that the so-called military couriers have been organised by the Air Ministry, not on its own initiative, nor according to its own views but exclusively in the form and fasion which has been laid down by the Allied Control Commission.

2) That the Stato Maggiore has no intention of assuming the task of the organisation of civil air navigation and has never acted in such a way as to give rise to these suppositions.

The information, although it was not entirely correct, which appeared in the papers during the last few days concerning what is being prepared for when liberty is allowed in the field of civil aviation, confirms the absolute ~~impertinity~~ inexactness of the arguments which we are discussing.

We consider that these renewed explanations are precise and cannot give rise to doubts as to their interpretation, although the insistence on the part of many people wishing to ignore the truth leads one to believe that it is useless to ~~xxxx~~ try to convince those who are not deaf but merely do not want to hear.

2852

Check good reply

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12553

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

28/2/46.
La Voce Repubblicana

Una dichiarimento del Ministro dell'Aeronautica

Il Ministero dell'Aeronautica comunica:

La Voce Repubblicana del 24 u. s. pubblica un articolo di un gruppo di tecnici dell'Aviazione civile che, mentre riprende alcune argomentazioni dell'on. Grandi destituite di ogni fondamento perchè basate su dati di fatto inesatti, le aggrava con considerazioni assolutamente infondate.

L'articolo parla di "trasporti civili attuati direttamente dallo Stato Maggiore della R. Aeronautica Italiana" con "abuso intollerabile" in uno stato democratico, parla di "coercizione di marca prettamente militare" e avverte che l'"Aeronautica italiana (cioè lo Stato Maggiore) avvalendosi delle prerogative militari, sta ora manovrando con ogni accortezza e con ogni mezzo per farsi assegnare il compito della più o meno prossima organizzazione della navigazione aerea civile italiana come organizzazione di stato".

Di fronte alle dichiarazioni esplicite e precise più volte fatte dal Ministero dell'Aeronautica e anche personalmente dal Ministro Cevolotto, l'insistenza nel ripetere fantasie che non hanno la minima rispondenza alla realtà non può essere considerata ancora in buona fede.

Occorre ripetere:

1) Che la navigazione aerea civile in Italia è vietata in base alle clausole dell'armistizio e che i cosidetti corrieri militari sono stati organizzati dal Ministero della Aeronautica, non per propria iniziativa nè secondo le proprie vedute, ma esclusivamente nella forma e nei modi che sono stati disposti dalla Commissione di Controllo Alleata.

2) Che lo Stato Maggiore non ha alcuna intenzione di assumersi il compito dell'organizzazione della navigazione aerea civile e non ha compiuto alcun atto che autorizzi una interpretazione del genere.

Le notizie, per quanto non esattissime, apparse sulla stampa in questi ultimi giorni su ciò che si prepara per quando sarà rilasciata la libertà nel campo dell'aviazione civile, confermano l'assoluta arbitrarietà delle argomentazioni alle quali si risponde.

Riteniamo che queste rinnovate dichiarazioni siano esplicite e non possano dar luogo a dubbi di interpretazione, per quanto la insistenza da parte di molti nel volere disconoscere la verità obiettiva lasci supporre che sia inutile pretendere di convincere chi non è sordo ma semplicemente non vuol sentire.

4A

Extract from "La Voce Repubblicana" dated 24/2/46.

Once Again in Defence of Italian Civil Aviation.

We publish the following letter which we have received from a group of technicians in civil aviation.

The "Lavoro" of 4th January, 1946 carried an article by Achille Grandi in "Defence of Civil Aviation". The article was composed of sensible arguments and was irrefutably true because it was simply an exposition of the facts.

Regular transport of passengers and goods with ex-civil aircraft or aircraft modified for civilian use has now been going on for several months directed by the Air Staff of the Italian Air Force with officers, N.C.O's and men of the same service. Meanwhile tens of thousands of authentic workers of every grade and category of civil aviation who have banded themselves together into the "Gente dell'Aria" are disappointedly awaiting the pleasure of goodness knows who, in order to recommence even in a reduced, or very much reduced manner, the work and functions which only they should exercise by humane, civil and social right.

Is an abuse of this kind admissible in a country which never tires of proclaiming itself democratic or at least on the way to democracy and over which the Allied authorities pretend to exercise authority and guardianship in the name of democracy?

But what does this coercion of a definitely military stamp mean today.

Who could maintain that, even admitting the most orthodox exigencies of a disciplinary or organisational character on the part of the Allies, the civilian personnel of Italian Civil Aviation would not have known how to deal with all these exigencies? Even if this discipline had been of a really military kind , and we know that it is not so, the civilians could always have submitted to it, to the limit, organised themselves on military lines, real military lines

3851

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

several [illegible] with officers, N.C.O's and men of the same [illegible] tens of thousands of authentic workers of every grade and category of civil aviation who have banded themselves together into the "Gente dell'Aria" are disappointedly awaiting the pleasure of goodness knows who, in order to recommence even in a reduced, or very much reduced manner, the work and functions which only they should exercise by humane, civil and social right.

Is an abuse of this kind admissible in a country which never tires of proclaiming itself democratic or at least on the way to democracy and over which the Allied authorities pretend to exercise authority and guardianship in the name of democracy?

But what does this coercion of a definitely military stamp mean today.

Who could maintain that, even admitting the most orthodox exigencies of a disciplinary or organisational character on the part of the Allies, the civilian personnel of Italian Civil Aviation would not have known how to deal with all these exigencies? Even if this discipline had been of a really military kind , and we know that it is not so, the civilians could always have submitted to it, to the limit, organised themselves on military lines, real military lines with departments and personnel, but departments and personnel which are civilian.

We know that the Italian Air Force, always taking advantage of military prerogatives which have been due to them and which have been used, as we have seen, to get a monopoly of relations with the Allies without the Italian government having been able to intervene and cut out such obvious abuse, is now manoeuvring in every way and by every means in order to have the task in the more or less near future of organising Italian Civil Air Navigation as a State Organisation.

They therefore want to have a "State Organisation" the most extrastatal of civil organisations to be created and sustained to the exclusive advantage of the military personnel of the I.A.F. which would without doubt enter into the matter.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

What does it matter if, arising from that, not only the interests and rights sacredly acquired by thousands of Italian citizens are lost sight of, but those of the country are ignominiously trampled on. those of a country which can draw the greatest benefits from the future only by the freest, most efficient and powerful organisation of civil air transport , like every other form of Civil Aviation, always within the limits which are allowed to us by the Peace Treaty and subsequent concessions.

What does it matter if, ~~xxxx~~ in this fundamental activity ~~xxixx~~ which will be valuable in the future as it was in the past for selecting and graduating the capacity of a nation,we put ourselves under strict foreign control, under domination and every kind of limitation as would happen in an air navigation organisation conceded and reserved by the State.

Italian Civil Aviation, looked at under any aspect, ~~xxxx~~ should be civilian property of Italian Civilians and as such it should be the source of civilisation, progress and riches otherwise it will only be an abortion, inefficient for us, at the service of the greater technical and economic efficiency of other peoples.

Looked at from the scientific and technical aspect it will not fail to stimulate the studious and the enthusiasts to regain precious time lost during the war to get up to date on the most recent discoveries. And Italy does not lack serious techniciens who are capable and worthy of taking the place which they had already previously occupied in one of the greatest fields of world competition. And all these competititors are civiliens.

Locked at from the industrial angle it is necessary that Civil Aviation should once again feed the innumerable industries, from the greatest to the smallest,which in the past changed the fruits of Italian ingenuity into marvellous means of carrying out this fundamental branch of activity ~~xxxxxxxx~~ and can do just as much in the future. In Italy there are designers, techniciens and workmen of the highest value and a great effort could be made in the field of supplies of raw materials, but not an unattainable nor a difficult effort for the neccesarily limited needs of this industry. Also this supply of men and materials has been and

3150

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Italian Civil Aviation, looked at [illegible]
be civilian property of Italian Civilians and as such it should be the source of civilisation, progress and riches otherwise it will only be an abortion, inefficient for us, at the service of the greater technical and economic efficiency of other peoples.

Looked at from the scientific and technical aspect it will not fail to stimulate the studious and the enthusiasts to regain precious time lost during the war to get up to date on the most recent discoveries. And Italy does not lack serious technicians who are capable and worthy of taking the place which they had already previously occupied in one of the greatest fields of world competition. And all these competititors are civilians.

Looked at from the industrial angle it is necessary that Civil Aviation should once again feed the innumerable industries, from the greatest to the smallest, which in the past changed the fruits of Italian ingenuity into marvellous means of carrying out this fundamental branch of activity ~~[illegible]~~ and can do just as much in the future. In Italy there are designers, technicians and workmen of the highest value and a great effort could be made in the field of supplies of raw materials, but not an unattainable nor a difficult effort for the neccesarily limited needs of this industry. Also this supply of mer and materials has been and should remain entirely civilian.

3350

Looked at from the economic aspect, which interferes with the preceding one, Civil Aviation, in its peculiar function of ~~[illegible]~~ air navigation is to be considered among the most promising, useful and profitable of national activities. Because of this there is no one who does not recognise the impelling necessity for casting off once and for all the sordid subservience to the military Air Force which in the past stopped all efficient organisation and economical direction.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Extract from "La Voce Repubblicana" dated 24/2/46.

Once Again in Defence of Italian Civil Aviation.

We publish the following letter which we have received from a group of technicians in civil aviation.

The "Lavoro" of 4th January, 1946 carried an article by Achille Grandi in "Defence of Civil Aviation". The article was composed of sensible arguments and was irrefutably true because it was simply an exposition of the facts.

Regular transport of passengers and goods with ex-civil aircraft or aircraft modified for civilian use has now been going on for several months directed by the Air Staff of the Italian Air Force with officers, N.C.O's and men of the same service. Meanwhile tens of thousands of authentic workers of every grade and category of civil aviation who have banded themselves together into the "Gente dell'Aria" are disappointedly awaiting the pleasure of goodness knows who, in order to recommence even in a reduced, or very much reduced manner, the work and functions which only they should exercise by humane, civil and social right.

Is an abuse of this kind admissible in a country which never tires of proclaiming itself democratic or at least on the way to democracy and over which the Allied authorities pretend to exercise authority and guardianship in the name of democracy?

But what does this coercion of a definitely military stamp mean today.

Who could maintain that, even admitting the most orthodox exigencies of a disciplinary or organisational character on the part of the Allies, the civilian personnel of Italian Civil Aviation would not have known how to deal with all these exigencies? Even if this [illegible] had been of a really military kind , and we know that it

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

or aircraft modified for civilian use has now been going on for several months directed by the Air Staff of the Italian Air Force with officers, N.C.O's and men of the same service. Meanwhile tens of thousands of authentic workers of every grade and category of civil aviation who have banded themselves together into the "Gente dell'Aria" are disappointedly awaiting the pleasure of goodness knows who, in order to recommence even in a reduced, or very much reduced manner, the work and functions which only they should exercise by humane, civil and social right.

Is an abuse of this kind admissible in a country which never tires of proclaiming itself democratic or at least on the way to democracy and over which the Allied authorities pretend to exercise authority and guardianship in the name of democracy?

But what does this coercion of a definitely military stamp mean today.

Who could maintain that, even admitting the most orthodox exigencies of a disciplinary or organisational character on the part of the Allies, the civilian personnel of Italian Civil Aviation would not have known how to deal with all these exigencies? Even if this discipline had been of a really military kind , and we know that it is not so, the civilians could always have submitted to it, to the limit, organised themselves on military lines, real military lines with departments and personnel, but departments and personnel which are civilian.

We know that the Italian Air Force, always taking advantage of military prerogatives which have been due to them and which have been used, as we have seen, to get a monopoly of relations with the Allies without the Italian government having been able to intervene and cut out such obvious abuse, is now manoeuvring in every way and by every means in order to have the task in the more or less near future of organising Italian Civil Air Navigation as a State Organisation.

They therefore want to have a "State Organisation" the most extra-statal of civil organisations to be created and sustained to the exclusive advantage of the military personnel of the I.A.F. which would without doubt enter into the matter.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

What does it matter if, arising from that, not only the interests and rights sacredly acquired by thousands of Italian citizens are lost sight of, but those of the country are ignominiously trampled on. those of a country which can draw the greatest benefits from the future only by the freest, most efficient and powerful organisation of civil air transport , like every other form of Civil Aviation, always within the limits which are allowed to us by the Peace Treaty and subsequent concessions.

What does it matter if, ~~just~~ in this fundamental activity ~~which~~ which will be valuable in the future as it was in the past for selecting and graduating the capacity of a nation, we put ourselves under strict foreign control, under domination and every kind of limitation as would happen in an air navigation organisation conceded and reserved by the State.

Italian Civil Aviation, looked at under any aspect, ~~must~~ should be civilian property of Italian Civilians and as such it should be the source of civilisation, progress and riches otherwise it will only be an abortion, inefficient for us, at the service of the greater technical and economic efficiency of other peoples.

Looked at from the scientific and technical aspect it will not fail to stimulate the studious and the enthusiasts to regain precious time lost during the war to get up to date on the most recent discoveries. And Italy does not lack serious technicians who are capable and worthy of taking the place which they had already previously occupied in one of the greatest fields of world competition. And all these competititors are civilians.

Looked at from the industrial angle it is necessary that Civil Aviation should once again feed the innumerable industries, from the greatest to the smallest, which in the past changed the fruits of Italian ingenuity into marvellous means of carrying out this fundamental branch of activity ~~and~~ and can do just as much in the future. In Italy there are designers, technicians and workmen of the highest value and a great effort could be made

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Italian Civil Aviation, looked at under any aspect, ~~must~~ should be civilian property of Italian Civilians and as such it should be the source of civilisation, progress and riches otherwise it will only be an abortion, inefficient for us, at the service of the greater technical and economic efficiency of other peoples.

Looked at from the scientific and technical aspect it will not fail to stimulate the studious and the enthusiasts to regain precious time lost during the war to get up to date on the most recent discoveries. And Italy does not lack serious technicians who are capable and worthy of taking the place which they had already previously occupied in one of the greatest fields of world competition. And all these competititors are civilians.

Looked at from the industrial angle it is necessary that Civil Aviation should once again feed the innumerable industries, from the greatest to the smallest, which in the past changed the fruits of Italian ingenuity into marvellous means of carrying out this fundamental branch of activity ~~in the past~~ and can do just as much in the future. In Italy there are designers, technicians and workmen of the highest value and a great effort could be made in the field of supplies of raw materials, but not an unattainable nor a difficult effort for the neccesarily limited needs of this industry. Also this supply of men and materials has been and should remain entirely civilian.

Looked at from the economic aspect, which interferes with the preceding one, Civil Aviation, in its peculiar function of ~~Civil Aviation~~ air navigation is to be considered among the most promising, useful and profitable of national activities. Because of this there is no one who does not recognise the impelling necessity for casting off once and for all the sordid subservience to the military Air Force which in the past stopped all efficient organisation and economical direction.

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

12562

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

3A

LA VOCE REPUBBLICANA 24/1/46

ANCORA IN DIFESA DELL'AVIAZIONE CIVILE ITALIANA

Da un gruppo di tecnici dell'Aviazione civile riceviamo e pubblichiamo le seguenti considerazioni.

Il "Lavoro" del 4 gennaio 1946 portava un'articolo di Achille Grandi in "Difesa dell'Aviazione Civile". L'articolo era un compendio di giuste considerazioni e soprattutto di verità inconfutabili perchè niente altro che esposizione di fatti.

Un regolare trasporto di persone e di cose con aeromobili residuati civili o mai ridotti a civili, sono ormai parecchi mesi che viene attuato direttamente dallo Stato Maggiore della Regia Aeronautica Italiana, con Ufficiali, Sottufficiali e gregari della stessa Regia Aeronautica, mentre diecine di migliaia di autentici lavoratori di ogni grado e categoria della Aviazione Civile Italiana, inquadrati nella Federazione della "Gente dell'Aria" aspettano mortificati il beneplacito di non si sa, chi per riprendere sia pure in misura ridotta, e anche ridottissima, il lavoro e le funzioni che soltanto a loro competono per diritto umano, civile e sociale.

E' inammissibile un abuso del genere in un paese che non si stanca di proclamarsi democratico e sulla via della democratizzazione e sul quale le autorità tutorie alleate pretendono di esercitare autorità e tutela in nome della democrazia?

Ma che cosa rappresenta ancora oggi questa correlatore di marca prettamente militare?

Chi potrebbe sostenere che, anche ammesso il più ortodosso esercizio di carattere disciplinare ed organizzativo da parte degli Alleati, il personale civile dell'Aviazione Civile Italiana non avrebbe saputo rispondere a tutte quelle esigenze? Se anche quell'ortodossia fosse stata di natura proprio militare, e sappiamo che non è così, si sarebbe sempre potuto, da parte dei civili, corrispondere ad essa, al limite con una inquadratura anche essa a carattere militare, una vera e propria militarizzazione di Enti e di personale, ma di Enti e di personale civili.

Sappiamo che l'Aeronautica Italiana, sempre avvalendosi delle prerogative militari che a tutt'oggi le sono valse, come abbiamo visto, a crearsi il monopolio e l'esclusività dei rapporti con le Autorità Alleate, senza che il Governo Italiano abbia potuto intervenire ed impedire così palesi abusi, sta ora manovrando con ogni scorrettezza e con ogni mezzo per farsi assegnare il compito della più o meno prossima organizzazione della navigazione aerea civile italiana, come organizzazione di Stato.

Si vorrebbe dunque "organizzazione di Stato" la più extra-statale delle organizzazioni civili pur di crearla e alimentarla a vantaggio esclusivo del personale militare della Regia Aeronautica Italiana che vi sarebbe senz'altro immesso.

Cosa importa se, a ciò mirando, non solo si trascurano gli interessi ed i diritti acquisitamente acquisiti di migliaia di cittadini italiani, ma si colpiscano ignominiosamente quelli del Paese che soltanto dalla più libera, capace e potente organizzazione dei trasporti aerei civili come di ogni altra forma di Aviazione Civile, sia pure nei limiti che ci saranno consentiti dai trattati di pace e successive concessioni, potrà trarre i maggiori benefici per l'avvenire?

Cosa importa se proprio in questa fondamentale attività valevole in avvenire come già nel passato, di selezionare e graduare le capacità di un popolo noi dovessimo, da noi stessi, porci sotto più stretto controllo straniero, sotto l'asservimento ed ogni genere di limitazioni come avverrebbe di un'organizzazione della navigazione aerea concessa e riservata allo Stato?

L'Aviazione Civile Italiana, sotto qualunque aspetto riguardata, dovrà essere patrimonio civile dei civili italiani e come tale fonte di civiltà di progresso e di ricchezza, o non sarà che un aborto, inefficiente per noi, al servizio della maggiore efficienza tecnica ed economica di altri popoli.

Riguardata sotto l'aspetto scientifico e tecnico essa non mancherà di attrarre studiosi ed appassionati a riguadagnare il prezioso tempo occupato dalla guerra, per aggiornarsi sulle più recenti conquiste e non mancano in Italia studiosi e tecnici capaci di riprendere degnamente il posto che già si erano assicurato nell'agone di una delle più suggestive competizioni mondiali. E tutti questi competitori sono civili.

Riguardata sotto l'aspetto industriale è d'uopo ch'essa torni ad alimentare le innumerevoli industrie, dalle maggiori alle minori, che altrettanto degnamente hanno tradotto nel passato e potranno tradurre in avvenire i frutti dell'ingegno italiano in meravigliosi mezzi di attuazione di questa fondamentale branca di attività. Vi sono in Italia progettisti, tecnici e maestranze del più alto valore ed unico sforzo potrà essere fatto nel campo degli approvvigionamenti di materie prime di attrezzature, ma non un insormontabile e neanche difficile sforzo per le necessità, relativamente limitate, di questa industria. Anche questo patrimonio di uomini e di mezzi è stato e dovrà rimanere prettamente civile.

Riguardata sotto l'aspetto economico, che interferisce col precedente, l'Aviazione Civile, nella sua peculiare funzione di navigazione aerea, è da considerarsi tra le più promettenti, utili e redditizie attività nazionali e, perchè ciò sia, non v'è chi non riconosca l'impellente necessità ch'essa si stacchi totalmente e definitivamente dalle pastoie del più gretto asservimento all'Aeronautica militare che lo impedirono nel passato ogni idoneo organizzazione ed ogni sano indirizzo a scopo economico.

12563

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

3A

FROM : AIR FORCES SUB COMMISSION, A.C. ROME.

TO : POLITICAL ADVISER (BRITISH)
POLITICAL ADVISER (AMERICAN)

DATE : 18, FEBRUARY 1946.

REF. : AFSC/INT/73.

The enclosed translation of an article from the newspaper "Il Mattino d'Italia" is forwarded for your information.

M.E. REID, W/CDR
AIR VICE MARSHAL
DIRECTOR
AIR FORCES SUB COMMISSION

2047

2564

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

CUTTING FROM NEWSPAPER "IL MATTINO D'ITALI" OF 5.2.46 no 31.

AVIATION IN ITALY

The Minister for Air, Cevolotto, has been interviewed by a reporter of "Orbis".

Questioned as to the future development of aviation, both civil and military, the Minister stated that in spite of the present restrictions in every branch of civil activity he is optimistic that this state of affairs will not continue for long.

"Programmes for construction work and development of aviation are under consideration, programmes especially necessary for the increase of traffic due to the restricted nature of military services".

The Minister stated that he was also optimistic with regard to the maintenance of a strong quota of military aircraft, naturally proportionate to the strenght of the land and sea forces and within the financial economy of the country.

2846

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Organizzazione dei traffici aerei civili

I problemi inerenti alla riorganizzazione del traffico aereo civile sono stati esaminati nei giorni scorsi dal Comitato direttivo della Federazione nazionale delle imprese di trasporti aerei civili che ha sottoposto al Governo un proprio programma per la ripresa dei servizi aerei.

La Federazione ha richiesto che sia svolta una efficace azione presso le autorità alleate in favore della ripresa dei traffici aerei, ed ha prospettato la necessità che la loro riorganizzazione sia affidata all'iniziativa privata la quale da oltre un anno, in aggiunta di quelle già esistenti, ha dato vita a numerose società completamente attrezzate per iniziare il servizio.

Secondo il programma della Federazione solo l'iniziativa privata può evitare oneri passivi allo Stato e soddisfare contemporaneamente le esigenze della collettività. E' necessario tuttavia evitare, per consentire la massima possibilità di lavoro e di rendimento, che si formino come in passato posizioni di monopolio che snaturano l'iniziativa privata.

Le concessioni per l'esercizio di linee aeree civili dovrebbero pertanto essere sempre distribuite fra più Società, pur rispettando quei criteri di gerarchia economica e tecnica che consigliano di affidare alle Società maggiori la gestione delle linee principali o di carattere nazionale, e alle altre la gestione delle linee sussidiarie o regionali.

La Federazione ha fatto poi rilevare l'urgenza di approntare al più presto piani per una ripresa dei traffici.

La Consulta

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

2A

Extract from "IL GLOBO" dated 10/2/46.

The problems arising from the reorganisation of civil air traffic have been examined during the last few days by the Directors Committee of the national federation for civil air transport undertakingswhich submitted to the government its own programme for the recommencemant of air services.

The federation requested that energetic action should be carried out with the Allied authorities in favour of the re-starting of air traffic and investigated the need for their organisation to be entrusted to private initiative which, for more than a year in addition to those already existing has given life to numerous companies which are completely fitted to begin the service.

According to the programme of the Federation only private enterprise can avoid a passive liability to the state and at the same time satisfy collective necessity. In any case, in order to provide the maximum possibilities for work and return it is necessary to avoid the formation, as in the past, of monopolies which kill private enterprise.

Concessions for civil air lines should always be distributed among several companies, at the same time respecting those technical and economic standards which make it advisable for the larger companies to be entrusted with principal or national lines, and for the others to be given subsidiary and regional lines.

The federation the pointed out the urgency for preparing plans for the restarting of this traffic as soon as possible.

2845

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

I 1039.

A
17

From : Air Forces Sub Commission, Milan
To : C.I.C. Air Fordes Sub Commission, Rome
Date : 9th February 1946
Ref. : AFSC/M/4/Int

PRESS CUTTING - AVIATION IN ITALY

The enclosed translation of an article from the newspaper "Il Mattino d'Italia" is forwarded for your information.

D.G. REID, F/O
Intelligence Officer
AFSC MILAN

Enclosure (1) Translation newspaper article.

2844

2568

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

CUTTING FROM NEWSPAPER "IL MATTINO D'ITALI" OF 5.2.46 no.31

AVIATION IN ITALY

The Minister for Air, Cevolotto, has been interviewed by a reporter of "Orbis".

Questioned as to the future development of aviation, both civil and military, the Minister stated that in spite of the present restrictions in every branch of civil activity he is optimistic that this state of affairs will not continue for long.

"Programmes for construction work and development of aviation are under consideration, programmes especially necessary for the increase of traffic due to the restricted nature of military services."

The Minister stated that he was also optimistic with regard to the maintenance of a strong quota of military aircraft, naturally proportionate to the strength of the land and sea forces and within the financial economy of the country.

12569

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

Intell

Conto corrente con la Posta — Anno 87° — Numero 208

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA
REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA — ROMA - Sabato, 14 settembre 1946 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEF. 50-139 51-236 51-554
AMMINISTRAZIONE PRESSO LA LIBRERIA DELLO STATO – PIAZZA GIUSEPPE VERDI 10, ROMA – TELEF. 80-033 841-737 950-144

PREZZI E CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

ALLA PARTE PRIMA E SUPPLEMENTI ORDINARI
In ITALIA: Abbonamento annuo L. 1.500 - Semestrale L. 900 Trimestrale L. 500 - Un fascicolo L. 10.
All'ESTERO: Il doppio dei prezzi per l'Italia.

ALLA PARTE SECONDA
In ITALIA: Abbonamento annuo L. 800 Semestrale L. 500 Trimestrale L. 300 - Un fascicolo L. 10
All'ESTERO: Il doppio dei prezzi per l'Italia.

AI « BOLLETTINO DELLE ESTRAZIONI » (sorteggio titoli, obbligazioni, cartelle)
In ITALIA: Abbonamento annuo L. 2.400 Semestrale L. 1.500 Un fascicolo - Prezzi vari.
All'ESTERO: Il doppio dei prezzi per l'Italia.

L'importo degli abbonamenti deve essere versato sul c/c postale n. 1/2640 intestato all'Istituto Poligrafico dello Stato Libreria dello Stato – Roma.

Per gli annunzi da inserire nella "Gazzetta Ufficiale„ veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico presso i negozi della Libreria dello Stato in Roma, Via XX Settembre (palazzo del Ministero delle Finanze); Corso Umberto 234 (angolo Via Marco Minghetti 23-24); Via Firenze 37 (palazzo Ministero della Guerra); in Milano, Galleria Vittorio Emanuele 3; in Napoli, Via Chiaia 5; e presso le Librerie depositarie di Roma e di tutti i Capiluoghi di Provincia.

Le inserzioni nella Parte II della « Gazzetta Ufficiale » si ricevono in ROMA – presso la Libreria dello Stato (Ufficio Inserzioni - Via XX Settembre – Palazzo del Ministero delle Finanze). La filiale della Libreria dello Stato in Milano, Galleria Vittorio Emanuele 3, è autorizzata ad accettare solamente gli avvisi consegnati a mano ed accompagnati dal relativo importo.

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

DECRETO LEGISLATIVO DEL CAPO PROVVISORIO DELLO STATO 4 settembre 1946, n. 88.
Provvedimenti speciali per la concessione dei servizi di trasporto aereo interni e internazionali di linea. Pag. 2190

DECRETO MINISTERIALE 12 agosto 1946.
Aumento del prezzo dei prodotti chinacei dello Stato. Pag. 2191

DECRETO MINISTERIALE 3 settembre 1946.
Apertura in Piazza Armerina e Nicosia (Enna) di dipendenze della Cassa centrale di risparmio Vittorio Emanuele per le provincie siciliane con sede in Palermo . Pag. 2192

DECRETO MINISTERIALE 3 settembre 1946.
Accettazione delle dimissioni presentate dai vice commissari della Federazione italiana dei consorzi agrari. Pag. 2192

DECRETO MINISTERIALE 3 settembre 1946.
Nomina del commissario liquidatore della Società anonima cooperativa « Consorzio nazionale industriali ginestra », con sede in Roma . . . . . Pag. 2193

DECRETO MINISTERIALE 5 settembre 1946.
Sostituzione del commissario del Consorzio agrario provinciale di Brindisi . . . . . Pag. 2193

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

Ministero dell'interno: Autorizzazione al comune di Lucca a contrarre un mutuo per l'integrazione del bilancio 1946. Pag. 2193

Ministero dei lavori pubblici: Nomina del presidente dell'Istituto per le case popolari della provincia di Roma. Pag. 2193

Ministero dell'agricoltura e delle foreste:
Costituzione della zona venatoria di ripopolamento e cattura di Savigliano (Cuneo) . . . . . Pag. 2193
Costituzione della zona venatoria di ripopolamento e cattura di Pianoro (Bologna) . . . . . Pag. 2193

Ministero del tesoro:
Diffida per smarrimento di certificati d'iscrizione di rendite nominative . . . . . Pag. 2194
Accreditamento di notaio . . . . . Pag. 2196
Avviso di rettifica . . . . . Pag. 2196
Media dei cambi e dei titoli . . . . . Pag. 2196
Diffida per smarrimento di buoni del Tesoro. Pag. 2196

CONCORSI

Ministero delle poste e delle telecomunicazioni: Avviso di rettifica . . . . . Pag. 2196

SUPPLEMENTI DEI BOLLETTINI DELLE OBBLIGAZIONI

SUPPLEMENTO ALLA « GAZZETTA UFFICIALE » N. 208 DEL 14 SETTEMBRE 1946:

Bollettino delle obbligazioni, delle cartelle e degli altri titoli estratti per il rimborso e pel conferimento di premi n. 57: **Ministero del tesoro - Direzione generale del debito pubblico:** 76ª e 77ª estrazione delle obbligazioni 3 % della ferrovia Vittorio Emanuele.

(2783)

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

LEGGI E DECRETI

DECRETO LEGISLATIVO DEL CAPO PROVVISORIO DELLO STATO 4 settembre 1946, n. 88.

Provvedimenti speciali per la concessione dei servizi di trasporto aereo interni e internazionali di linea.

IL CAPO PROVVISORIO DELLO STATO

Visto il regio decreto-legge 29 settembre 1931, numero 1207, convertito nella legge 11 gennaio 1932, n. 18, ed i provvedimenti legislativi successivi sulla disciplina del commercio dei cambi;

Viste le disposizioni del Codice della navigazione, approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sulle concessioni dei trasporti aerei di linea;

Visto il regio decreto 24 luglio 1942, n. 807, sugli investimenti di capitale straniero in Italia;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per l'aeronautica, di concerto con i Ministri per gli affari esteri, per le finanze e per il tesoro;

HA SANZIONATO E PROMULGA:

Art. 1.

E' autorizzata la partecipazione dello Stato o dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (I.R.I.) alla costituzione di società per azioni aventi lo scopo di esercitare linee di navigazione aerea interna e internazionale.

Tale partecipazione potrà essere apportata sia in numerario che mediante il conferimento di beni in natura, anche in concorso con persone fisiche e giuridiche di nazionalità italiana di gradimento dello Stato.

Art. 2.

Le persone fisiche e giuridiche straniere possono partecipare alla sottoscrizione del capitale delle società per una parte non eccedente il 40 % del capitale stesso e degli eventuali suoi successivi aumenti, nonchè al finanziamento occorrente per l'attuazione dello scopo sociale, senza essere tenute all'osservanza delle disposizioni del regio decreto-legge 24 luglio 1942, numero 807.

Art. 3.

I Ministri per le finanze e per il tesoro, d'intesa con il Ministro per l'aeronautica, hanno facoltà di concordare con i sottoscrittori stranieri le condizioni e le modalità del rilievo delle loro partecipazioni azionarie e finanziarie. Il trasferimento nei Paesi di provenienza dei corrispettivi, nonchè dei frutti dei capitali esteri investiti nelle imprese sarà consentito dal Ministro per il tesoro di intesa con il Ministro per l'aeronautica, anche in deroga alle vigenti disposizioni.

Art. 4.

Il Ministro per l'aeronautica è autorizzato a disporre, di concerto con i Ministri competenti, sentito il Consiglio dei Ministri, a favore delle società di cui all'art. 1, la concessione per l'istituzione e l'esercizio di servizi di trasporto aereo di persone e di cose su determinate linee del territorio dello Stato.

Alle società concessionarie può essere accordato, nella concessione, il godimento non in esclusiva degli aeroporti in uso all'Amministrazione aeronautica, prescelti come regolari scali di linea, nonchè dei campi di fortuna, delle aviorimesse, dei depositi, delle attrezzature e delle stazioni radioelettriche terrestri; può anche essere accordato l'impianto e la gestione delle stazioni radioelettriche, che esse società riterranno necessarie, per la sicurezza del volo.

Art. 5.

Le società di cui all'art. 1 si impegnano di consentire le agevolazioni d'uso per i viaggi dei dipendenti dello Stato.

Art. 6.

L'atto costitutivo delle società di cui all'art. 1 è soggetto alle normali imposte di registro e ipotecarie, ridotte al quarto e, per i conferimenti in natura, non è necessaria la stima nella forma prevista dall'articolo 2343 del Codice civile.

Art. 7.

Per gli scopi del presente decreto è autorizzato lo stanziamento di millecinquecento milioni di lire nel bilancio del Ministero del tesoro.

Art. 8.

Le società, all'atto della loro costituzione e per i primi due anni di esercizio, nelle assunzioni di personale di volo, impiegatizio ed operaio, assorbiranno, compatibilmente con la economia di esercizio, per una misura non inferiore all'85 % per ogni categoria professionale, personale in servizio o che abbia prestato servizio presso le società che esercitavano servizi aerei civili nel 1940, in base alla competenza nella propria categoria professionale.

Art. 9.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 4 settembre 1946

DE NICOLA

NENNI — CINGOLANI — SCOCCIMARRO — CORBINO

Visto, *il Guardasigilli*: GULLO
Registrato alla Corte dei conti, addì 12 settembre 1946
Atti del Governo, registro n. 1, foglio n. 87 - VENTURA

12571

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

DECRETO MINISTERIALE 12 agosto 1946.

Aumento del prezzo dei prodotti chinacei dello Stato.

IL MINISTRO PER LE FINANZE

DI CONCERTO CON

L'ALTO COMMISSARIO

PER L'IGIENE E LA SANITA' PUBBLICA

Visto il decreto luogotenenziale 12 luglio 1945, numero 417, circa la istituzione dell'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica, e il decreto legislativo luogotenenziale 31 luglio 1945, n. 446, che ne stabilisce l'ordinamento e le attribuzioni;

Visto l'art. 5 del regio decreto-legge 8 marzo 1934, n. 736, col quale vengono dettate le norme per la determinazione del prezzo di vendita del chinino di Stato al pubblico e di quello di cessione agli Enti pubblici e privati, che hanno per legge l'obbligo di somministrarlo gratuitamente ai loro dipendenti e beneficiati;

Visto il decreto interministeriale del 9 dicembre 1944, n. 454, che stabilisce con effetto dal 1° gennaio 1945, i prezzi di vendita al pubblico e di cessione agli Enti ed Amministrazioni pubbliche dei preparati chinacei dello Stato;

Ritenuta la necessità di elevare i prezzi, sia di vendita al pubblico come di cessione agli Enti ed Amministrazioni pubbliche, dei preparati chinacei, per adeguarli alle mutate condizioni dei mercati;

Sentito il parere del Consiglio d'amministrazione dei Monopoli di Stato;

Determina:

Con effetto dal 1° settembre 1946 i prezzi di vendita al pubblico e di cessione agli Enti ed Amministrazioni pubbliche dei preparati chinacei dello Stato, già fissati con il suddetto decreto 9 dicembre 1944, vengono abrogati e sostituiti dai seguenti, che s'intendono per chilogrammo di chinacei contenuti nei singoli preparati:

	Prezzi di vendita al pubblico		Prezzi di cessione agli Enti ed Amministrazioni pubbliche	
	per kg.	per tubetto	per kg.	per tubetto
1. *Solfato* in sale	15.000	—	10.000	—
— in 20.000 pillole, condizionate in tubetti di alluminio da 50 pillole	32.000	80	—	—
2. - *Solfato e pantochina*:				
— in 5100 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	15.300	30	10.200	20
— in 5100 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	10.200	—
— in 5100 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	16.320	32	11.220	22
3. - *Bisolfato* in sale	—	—	9.600	—
— in 5000 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	16.000	32	11.000	22
— in 5000 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	11.000	—
— in 5000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	18.000	36	12.000	24
— in 10.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	20.000	20	13.000	13
— in 20.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	22.000	11	14.000	7
4. - *Idroclorato* in sale	—	—	12.000	—
— in 5000 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	12.000	—
— in 5000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	20.000	40	14.000	28
— in 10.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	22.000	22	15.000	15
— in 20.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	24.000	12	16.000	8
5. - *Bicloridrato* in sale	—	—	12.700	—
— in 5000 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	13.000	—
— in 5000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	20.000	40	14.000	28
— in 10.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	22.000	22	15.000	15
— in 20.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	24.000	12	16.000	8
6. - *Tannato*:				
— in 2500 cioccolatini condizionati alla rinfusa	—	—	14.000	—
— in 2500 cioccolatini condizionati in astucci e scatole	22.500	90	14.500	58
7. - *Pantochina* in sale	—	—	8.000	—
— in 6600 compresse semplici condizionate alla rinfusa	—	—	8.300	—
— in 6600 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	—	—	9.240	14
— in 6600 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	8.500	—
— in 6600 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	15.840	24	10.560	16
8. - *Preparato sussidiario n. 2*:				
— in 5000 compresse semplici condizionate alla rinfusa	—	—	14.500	—
— in 5000 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	—	—	15.000	30
— in 5000 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	15.500	—
— in 5000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	—	—	16.000	32
9. - *Preparato sussidiario n. 3*:				
— in 10.000 compresse semplici condizionate alla rinfusa	—	—	16.500	—
— in 10.000 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	—	—	18.000	18

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

	Prezzi di vendita al pubblico		Prezzi di cessione alle Entrate Amministrazioni pubbliche	
	per kg.	per tubetto	per kg.	per tubetto
— in 10.000 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	18.000	—
— in 10.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	—	—	20.000	20 —
10. - *Preparato sussidiario n. 4*:				
— in 6600 compresse semplici condizionate alla rinfusa	—	—	11.000	—
— in 6600 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	—	—	11.880	18 —
— in 6600 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	11.600	—
— in 6600 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	—	—	13.200	20 —
11. - *Preparato sussidiario n. 5*:				
— in 5000 compresse semplici condizionate alla rinfusa	—	—	13.500	—
— in 5000 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	—	—	15.000	30 —
— in 5000 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	15.000	—
— in 5000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	—	—	16.000	32 —
12. - *Preparato sussidiario n. 6*:				
— in 10.000 compresse semplici condizionate alla rinfusa	—	—	15.500	—
— in 10.000 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	—	—	18.000	18 —
— in 10.000 compresse zuccherate condizionate alla rinfusa	—	—	17.500	—
— in 10.000 compresse zuccherate condizionate in tubetti e scatole	—	—	20.000	20 —
13. - *Preparato Baccelli*:				
— in 4000 compresse semplici condizionate in tubetti e scatole	—	—	12.000	30 —
14. — *Ricloridrato in fiale*:				
— 2000 fiale da gr. 0,50 in 1 c.c.	40.000	20 —	26.000	13 —
— 1000 fiale da gr. 1 in 2 c.c.	36.000	36 —	21.000	24 —
15. - *Idroclorato in etiluretano*:				
— 2000 fiale da gr. 0,50 in gr. 0,50	60.000	30 —	36.000	18 —

I sopraelencati prezzi sono comprensivi del diritto di monopolio stabilito con decreto Ministeriale numero 03.4706, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 12 agosto 1946

Il Ministro per le finanze
SCOCCIMARRO

L'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica
BERGAMI

(2724)

DECRETO MINISTERIALE 3 settembre 1946.

Apertura in Piazza Armerina e Nicosia (Enna) di dipendenze della Cassa centrale di risparmio Vittorio Emanuele per le provincie siciliane con sede in Palermo.

IL MINISTRO PER IL TESORO

Visto il regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, sulla difesa del risparmio e sulla disciplina della funzione creditizia, modificato con le leggi 7 marzo 1938, n. 141, 7 aprile 1938, n. 636, 10 giugno 1940, n. 933 e 3 dicembre 1942, n. 1752;

Visto il decreto legislativo luogotenenziale 14 settembre 1944, n. 226, concernente la soppressione dell'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito ed il passaggio delle sue attribuzioni e facoltà al Ministero del tesoro;

Vista la domanda avanzata dalla Cassa centrale di risparmio Vittorio Emanuele per le provincie siciliane, con sede in Palermo;

Sentito l'Istituto di emissione;

Decreta:

La Cassa centrale di risparmio Vittorio Emanuele per le provincie siciliane, con sede in Palermo, è autorizzata ad aprire proprie dipendenze in Piazza Armerina e Nicosia (Enna).

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, addì 3 settembre 1946

Il Ministro: CORBINO

(2723)

DECRETO MINISTERIALE 3 settembre 1946.

Accettazione delle dimissioni presentate dai vice commissari della Federazione italiana dei consorzi agrari.

IL MINISTRO
PER L'AGRICOLTURA E PER LE FORESTE

Visto l'art. 38, lettera *D*, della legge 18 maggio 1942, n. 566, sul riordinamento degli Enti economici dell'agricoltura e dei Consorzi agrari;

Visto lo statuto della Federazione italiana dei consorzi agrari approvato con decreto Ministeriale 28 dicembre 1942;

Visto il decreto Ministeriale 21 novembre 1944, col quale fu provveduto alla nomina di tre vice commissari presso la Federazione suddetta, nelle persone del professore Pietro Germani, dell'avv. Alfredo Moschella e dell'ingegnere Pietro Piacentini;

Ritenuto che, con riguardo ai provvedimenti in corso di elaborazione per il riordinamento della stessa Federazione, i suddetti vice commissari hanno rassegnato le dimissioni dall'incarico;

Decreta:

Sono accettate le dimissioni del prof. Pietro Germani, dell'avv. Alfredo Moschella e dell'ing. Pietro Piacentini dalla carica di vice commissario della Federazione italiana dei consorzi agrari.

Roma, addì 3 settembre 1946

Il Ministro: SEGNI

(2728)

12573

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

DECRETO MINISTERIALE 3 settembre 1946.

Nomina del commissario liquidatore della Società anonima cooperativa « Consorzio nazionale industriali ginestra », con sede in Roma.

IL MINISTRO
PER IL LAVORO E LA PREVIDENZA SOCIALE

Visto il decreto Ministeriale in data 9 giugno 1946, con il quale fu disposto lo scioglimento della Società Anonima cooperativa « Consorzio nazionale industriali ginestra », con sede in Roma, e fu nominato commissario liquidatore il comm. dott. Massimino Dente;

Vista la nota in data 7 agosto 1946, con la quale il predetto liquidatore, per motivi di salute, ha chiesto di essere sostituito nell'incarico conferitogli;

Ritenuta la necessità di procedere alla nomina di altro liquidatore che provveda a definire le operazioni di liquidazione dell'Ente;

Decreta:

Il comm. dott. Michele D'Addezio è nominato commissario liquidatore della Società anonima cooperativa « Consorzio nazionale industriali ginestra », con sede in Roma, con i poteri di cui allo statuto sociale e all'art. 2277 e seguenti del Codice civile, in sostituzione del comm. dott. Massimino Dente dimissionario.

Il compenso dovuto al liquidatore sarà a carico del bilancio della Cooperativa, e sarà determinato, al termine della liquidazione, dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

Roma, addì 3 settembre 1946

Il Ministro: D'ARAGONA

(2731)

DECRETO MINISTERIALE 5 settembre 1946.

Sostituzione del commissario del Consorzio agrario provinciale di Brindisi.

IL MINISTRO
PER L'AGRICOLTURA E PER LE FORESTE

Vista la legge 18 maggio 1942, n. 566, sull'ordinamento degli Enti economici dell'agricoltura e dei Consorzi agrari;

Visto il decreto Ministeriale 28 dicembre 1942, col quale è stato approvato lo statuto-tipo dei Consorzi agrari provinciali;

Visto il decreto Ministeriale 13 febbraio 1945, col quale l'avv. Ezio Scoditti è stato nominato commissario del Consorzio agrario provinciale di Brindisi;

Ritenuta l'opportunità di affidare l'incarico di cui sopra all'avv. Carlo Scarascia;

Decreta:

L'avv. Carlo Scarascia, è nominato commissario del Consorzio agrario provinciale di Brindisi, in sostituzione dell'avv. Ezio Scoditti.

Roma, addì 5 settembre 1946

Il Ministro: SEGNI

(2754)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELL'INTERNO

Autorizzazione al comune di Lucca a contrarre un mutuo per l'integrazione del bilancio 1946

Per l'integrazione del bilancio 1946, il comune di Lucca è autorizzato col sottoindicato decreto interministeriale a contrarre con uno degli istituti di credito, di cui al decreto del Ministro per il tesoro 28 giugno 1945, il seguente mutuo:

decreto interministeriale 5 luglio 1946, n. 3330 - Importo del mutuo L. 16.000.000.

(2741)

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Nomina del presidente dell'Istituto per le case popolari della provincia di Roma

Con decreto Ministeriale, il signor Silla Coccia è stato nominato presidente dell'Istituto per le case popolari della provincia di Roma.

(2742)

MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE

Costituzione della zona venatoria di ripopolamento e cattura di Savigliano (Cuneo)

Con decreto Ministeriale 22 agosto 1946 la zona di Savigliano (Cuneo), limitatamente alla estensione di ettari 490 circa, delimitata dai confini sotto indicati, è costituita in zona di ripopolamento e cattura fino alla data di apertura dell'annata venatoria 1949-1950.

Confini:

ad est: strada comunale Savigliano-Villafalletto;
a sud: strada comunale Savigliano-Villafalletto e strada comunale Savigliano-San Salvatore;
ad ovest: strada vicinale delle Gorre e strada comunale Savigliano-San Salvatore;
a nord: ferrovia Savigliano-Saluzzo.

Il Comitato provinciale della caccia di Cuneo provvederà a portare quanto sopra a conoscenza degli interessati, nel modo che riterrà meglio adatto.

(2694)

Costituzione della zona venatoria di ripopolamento e cattura di Pianoro (Bologna)

Con decreto Ministeriale 1° settembre 1946, la zona di Pianoro (Bologna), della estensione di ettari 855 circa, delimitata dai confini sotto indicati, è costituita in zona di ripopolamento e cattura fino alla data di apertura dell'annata venatoria 1949-1950.

Confini:

a nord: fosso di Monazzano;
ad est: rio Cavrinzano;
a sud: strada delle formiche;
ad ovest: strada nazionale Bologna-Firenze.

Il Comitato provinciale della caccia di Bologna provvederà, nel modo che riterrà meglio adatto, a portare quanto sopra a conoscenza degli interessati.

(2697)

12574

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

(1ª *pubblicazione*)

Diffida per smarrimento di certificati d'iscrizione di rendite nominative

Conformemente alle disposizioni degli articoli 48 del testo unico delle leggi sul Debito pubblico, approvato con regio decreto 17 luglio 1910, n. 536, e 75 del regolamento generale, approvato con regio decreto 19 febbraio 1911, n. 298, e art. 16 del decreto legislativo luogotenenziale 25 gennaio 1945, n. 19, si notifica che ai termini dell'art. 73 del citato regolamento fu denunziata la perdita dei certificati d'iscrizione delle sotto designate rendite, e fatta domanda a quest'Amministrazione affinchè, previe le formalità prescritte dalla legge, ne vengano rilasciati i nuovi:

CATEGORIA del debito	NUMERO della iscrizione	INTESTAZIONI DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
			Lire
Rendita 5 %	13169	Torcoli Emilia fu Costanzo, dom. a Parma	25 —
Id.	13172	Come sopra	630 —
Id.	113119	Capello Elena di Pietro, moglie di Ghione Giuseppe, dom. a Cassano Belbo (Cuneo)	500 —
Id.	116004	Rizzo Roberto di Angelo, dom. a Caltanissetta, ipotecato	50 —
Id.	139580	Capitolo Cattedrale di San Gerardo, in Potenza	45 —
Id.	148621	Come sopra	50 —
Id.	163644	Come sopra	5 —
Id.	194012	Come sopra	50 —
Cons. 3 %	46033	Come sopra	6 —
Cons. 3.50 % (1906)	20908	Come sopra	49 —
Rendita 5 %	166504 (solo usufrutto)	Fasoli Irma fu Giovanni, moglie di Frizioro Eugenio, dom. ad Aptania (Massa), con usufrutto a Galizzi Teresa fu Francesco	1.135 —
Id.	163421 (solo usufrutto)	Gaggia Bruno fu Giuseppe, dom. a Garda (Verona), con usufrutto come sopra	1.175 —
Id.	57144	Venditti Giulia fu Antonio, moglie di Cimmino Tullio, dom. a Napoli, vincolato	1.800 —
Id.	57145	Venditti Giulia di Antonio, nubile, dom. a Napoli, vincolato	3.600 —
Id.	20936	Pansini Ida di Vito, minore, sotto la curatela del marito Pansini Giovanni, dom. a Molfetta (Bari), vincolata	1.000 —
Id.	204190	Calabrese Giuseppina, Mafalda, Virginia di Ernesto, moglie di Gangi Calogero, dom. a Palermo, vincolata	13.360 —
Id.	204191	Come sopra	2.500 —
Id.	186760	Roagna Ugo fu Cesare-Francesco, dom. a Priocca (Cuneo)	795 —
Prest. Red. 3,50 %	298558 (solo usufrutto)	Corda Egle fu Ettore, minore, sotto la patria potestà della madre Riva Giuditta-Sofia ved. Corda, dom. a Angera (Como), con usufrutto a quest'ultima	210 —
Id.	298559 (solo usufrutto)	Corda Ebe fu Ettore, minore, ecc. come sopra	210 —
Id.	298560 (solo usufrutto)	Corda Fermo fu Ettore, minore, ecc., come sopra	210 —
Id.	298561 (solo usufrutto)	Corda Giovanni fu Ettore, minore, ecc., come sopra	210 —
Id.	422936 (solo usufrutto)	Riva Giuditta-Sofia fu Fermo ved. Corda, dom. a Milano	301 —
Id.	407769	Emiliozzi Enrico di Giovanni, minore, sotto la patria potestà della madre Segretti Teresa fu Enrico, dom. a Tolentino (Macerata)	437,50
Id.	407770	Emiliozzi Anna di Giovanni, minore, ecc., come sopra	437,50
Id.	297615	Stango Concetta di Vincenzo, moglie di Amato Paolo di Giuseppe, dom. a Canicatti (Siracusa), vincolata	843,50
Id.	350231	Di Cristofaro Antonio fu Ottavio, minore, sotto la patria potestà della madre Tristani Anna ved. Di Cristofaro Ottavio, dom. a Pietrausieri (L'Aquila)	2.821 —

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

CATEGORIA del debito	NUMERO della iscrizione	INTESTAZIONI DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
			Lire
Prest. Red. 3,50 %	184081	Canavese Andrea di Giovanni, dom. a Valcasotto (Cuneo)	175 —
Cons. 3,50 % (1906)	699531	Carrassi del Villar Matilde fu Germano, moglie di Sella Oreste di G. Battista dom. a Torino, vincolato	353,50
Id.	827785 (proprietà e usufrutto)	Farina Vittorio fu Saverio, dom. a Roma, con usufrutto a Farina Tecla fu Severo ved. D'Amico	525 —
Id.	829163 (proprietà e usufrutto)	Come sopra	665,50
Prest. Red. 3,50 %	411351 (proprietà e usufrutto)	Come sopra	504 —
Id.	440118 (proprietà e usufrutto)	Come sopra	24,50
Prest. Red. 4,75 %	127 (proprietà e usufrutto)	Come sopra	95 —
B. Tesoro 1943 Serie D	98	Come sopra	capitale 1.000 —
B. Tesoro 1949 Serie A	0075	Come sopra	13.000 —
B. Tesoro 1950 Serie 9	115	Come sopra	5.000 —
Red. 5 %	136167	Ente comunale di assistenza di Santa Margherita Belice (Agrigento) per l'erigendo ospedale civico	23.985 —
Cons. 3,50 % (1906)	839456	Congregazione di carità di Santa Margherita Belice (Agrigento) per l'erigendo ospedale dott. Abruzzo Onofrio.	1.981 —
Id.	383328	Pio legato Guiotta, di Santa Margherita Belice	185,50
Id.	721570	Opera Pia legato Guiotta, amministrato dalla Congregazione di carità di Santa Margherita Belice	63 —
Id.	695107	Opera Pia collegio di Maria, di Santa Margherita Belice	10,50
Id.	569642	Collegio di Maria di Santa Margherita Belice	14 —
Prest. Naz. 5 %	19184	Come sopra	40 —
Cons. 3,50 % (190)	183330	Istituto di beneficenza detto « Ave Gratia Plena » in Alvignano (Caserta), amministrato dalla locale Congregazione di carità	1.582 —
Id.	210487	Congregazione del Rosario e Monte dei Morti in Alvignano	7 —
Id.	474434	Congregazione di carità di Alvignano	24,50
Id.	763905	Lampronti Enrichetta fu Augusto ved. di Giordana Bernardo, dom. a Venezia	101,50
Id.	719055	Come sopra	1.050 —
Id.	437830	Corrado Teresa fu Luigi, moglie di Grande Edoardo, dom. a Castel di Sangro (L'Aquila), vincolata	38,50
Id.	624727	Come sopra	115,50
Id.	632072	Come sopra	252 —
Id.	725593	Come sopra	675,50
Id.	908	Vietri Elvira fu Gaetano	3,50
Id.	2452	Come sopra	17,50
Id.	6698	Come sopra	35 —
Id.	3840	Come sopra	140 —
Id	3841	Come sopra	140 —
Prest. Red. 3,50 %	360030 (proprietà e usufrutto)	Cotta Ramusino Clementina fu Mediardo ved. Sizzo De Morris Carlo, dom. a Tromello (Pavia), con usufrutto a Biscaldi Luigi di Giuseppe	770 —
Id.	12257 (sola proprietà)	Parena Pietro di Secondo, dom. in Asti (Alessandria), con usufrutto a Bosia Annunziata fu Domenico	38,50

Si diffida pertanto chiunque possa avervi interesse, che quattro mesi dopo la terza delle prescritte tre pubblicazioni del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale*, si rilasceranno i nuovi certificati, qualora in questo termine non vi siano state opposizioni notificate a questa Direzione generale nei modi stabiliti dall'art. 76 del citato regolamento.

p. *Il direttore generale*: CRESPINI

(2657) Roma, addì 29 agosto 1946

12576

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785017

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Accreditamento di notaio

Con decreto 18 aprile 1946 del Ministro per il tesoro, il dott. Antonio Ricci, notaro residente ed esercente in Siena, è stato accreditato per le operazioni di debito pubblico, da eseguirsi presso l'Intendenza di finanza di detta città.

Il direttore generale: CONTI

(2744)

Avviso di rettifica

Nell'elenco per smarrimento di certificati pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 110 del 13 settembre 1945, n. 136 del 13 novembre 1945 e n. 10 del 12 gennaio 1946, riguardanti Mifsa Mariano fu Pietro, fu erroneamente indicato il domicilio di questi a Castelbuono (Salerno) mentre doveva dirsi a Castelbuono (*Palermo*).

(2743)

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - PORTAFOGLIO DELLO STATO

Media dei cambi e dei titoli del 10 settembre 1946 - N. 189

Argentina	25 —	Norvegia	20,1625
Australia	322,60	Nuova Zelanda	322,60
Belgio	2,2817	Olanda	37,6485
Brasile	5,15	Portogallo	4,057
Canadà	100 —	Spagna	1,13
Danimarca	20,8505	S. U. America	100 —
Egitto	413,50	Svezia	27,78
Francia	0,8396	Svizzera	23,31
Gran Bretagna	403,25	Turchia	77,52
India (Bombay)	30,20	Unione Sud Afr.	400,70

Rendita 3,50 % 1906	90 —
Id. 3,50 % 1902	84 —
Id. 3 % lordo	71,60
Id. 5 % 1935	96,15
Redimibile 3,50 % 1934	79,50
Id. 5 % 1936	95,375
Obbligazioni Venezie 3,50 %	97,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,425
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,30
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,225
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,25
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,20
Id. 4 % (15 settembre 1951)	91,30
Id. 5 % quinq. 1950 (3ª serie)	96,175
Id. 5 % quinq. 1950 (4ª serie)	96,30
Id. 5 % convertiti 1951	96,075

MINISTERO DEL TESORO

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

Diffida per smarrimento di buoni del Tesoro

(1ª *pubblicazione*). Avviso n. 14.

In conformità dell'art. 15 del regolamento 8 giugno 1913, n. 708, ed art. 16 del decreto legislativo luogotenenziale 25 gennaio 1945, n. 19, si notifica che è stato denunziato lo smarrimento dei buoni del Tesoro 5 % 1950, di L. 1500, serie VIII, n. 50 di L. 3000, n. 51 di L. 2000, intestati a Santamaria Lidia e Teresina fu Onorino Emilio, minori, sotto la patria potestà della madre Angiolella Maria ved. Santamaria, dom. a Portici (Napoli), col pagamento d'interessi in Napoli.

Si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorsi otto mesi dalla data della prima pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* e dall'affissione del medesimo negli uffici aperti al pubblico della Tesoreria di Napoli, senza che siano presentate opposizioni, ai sensi dell'art. 15 del menzionato regolamento, si provvederà all'emissione dei nuovi buoni al nome delle suddette titolari.

Roma, addì 5 settembre 1946

Il direttore generale: CONTI

(2775)

CONCORSI

MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

Avviso di rettifica

Nel bando di concorso a n. 90 posti di grado 11° del ruolo del personale direttivo postale telegrafico di 1ª categoria (gruppo A) nell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 200 del 5 settembre 1946, a pagina 2115, il primo periodo della seconda colonna (art. 8) deve essere spostato in testa alla prima colonna della pagina stessa (art. 4).

Pertanto il periodo che ne risulta deve leggersi come segue:

« Gli orfani dei caduti in guerra e i figli degli invalidi di guerra dovranno dimostrare la loro qualità, i primi mediante certificato su carta da bollo da L. 8, rilasciato dal competente Comitato dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza agli orfani di guerra, legalizzato dal prefetto, gli altri mediante uno dei documenti di cui al precedente comma intestato al nome del padre.

(2759)

GIOLITTI GIUSEPPE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.