

ACC

10000/135/733

135/733

AVIATION COMPANIES
NOV. 1945 - SEPT. 1946

10A

TRIA - FUTURE INTERNATIONAL AIR CE E.

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 ALII, Anglo-Italian Company, the IAI, Italo-American Company, the Airose 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} departure 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 Yugoslav 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.

3067

9A

Note.

Approval has been given under letter reference AFSC/37/4/Air dated 5th September 1946 for the transfer of 5 C47 from Capodichino to Sarona. These a/c were purchased by S.I.A.T. from U.R.A.R. and will not be flown again without our sanction.

9/9/46.

Signed Jc

3066

I 1320.

8A

FROM : Air Forces Sub-Commission, A.C. Milan
TO : C.I.O.
Air Forces Sub-Commission, Hq. A.C. Rome
DATE : 29 July 1946
Ref. : AFSC/M/5/Int.

ACTIVITY OF CAPRONI FIRM

Enclosed herewith for your information is the translation of a report regarding the Caproni Firm which has been received from Ufficio I, Regia Aeronautica, Milano.

Enclosure: (1) Translation
of Report. Caproni



D.G. REID F/O
Commanding
A.F.S.C. MILAN

3065

Translation

STATO MAGGIORE AERONAUTICA MILITARE
Ufficio 21
Nucleo di Milano

To: Air Forces Sub-Commission
Milan

Subject: Activity of Caproni Firm

We have been informed the following from a reliable source:

Ing. Caproni left Rome by air for London on the 15 June and returned the 8 July last.

Object of the journey was to find work for the different workshops of his firm.

In the Air circles in London he had contacts only with Mr. DELANGER whom he was supposed to meet in Rome. The result was negative for the possibility of obtaining orders in the aeronautical field. There would only be a chance of supplying motor lorries if prices could be reduced of 25/30%. This would be possible with a different rate of exchange or by leaving a greater percentage of foreign currency at the disposal of the producer. 3064

Any industrial contract would in any case be deferred to after the Peace Treaty. At present it is only possible to carry out business of commercial exchange.

signed Il Maggiore Pilota Capo del Nucleo
(Luigi Onofri)

I.226.

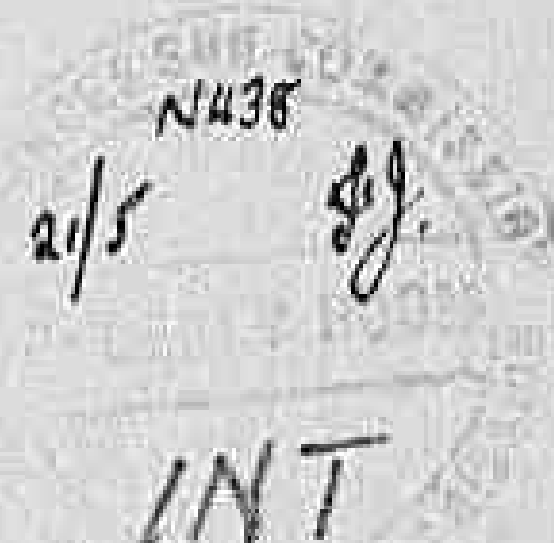
7A

FROM :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- Air Forces Sub-Commission,
H.Q. Allied Commission, Rome.

DATE :- 13th May 1946.

REF :- AFSC/M/5/INT.



DITTA NARDI -(UNIONE FABBRICHE AERONAUTICHE)

The attached report on the above-mentioned firm which has been received from ufficio "I", Comando I° Z.A.T. is forwarded for your information.



[Signature]
rlo
D.H.G. SMITH S/LDR
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

3063

Enclosure (1) Report on Nardi.

SITUAZIONE GENERALE DELLA DITTA NARDI COSTRUZ. AERON.

DIRIGENTI: Fratelli NARDI coi seguenti compiti specifici:

Ing. Euse Nardi: Presidente e Direttore Generale

Ing. Luigi Nardi: Direttore Tecnico

Dott. Elto Nardi: Direttore Amministrativo e Commerciale.-

SEDE DELLA DITTA: Aeroporto Forlanini (Milano) e stabilimento a Loreto, quest'ultimo completamente distrutto a mezzo mine dai tedeschi. Attualmente la sede sull'aeroporto Forlanini è occupata da reparti inglesi in seguito a totale requisizione. Nonostante le ripetute richieste dei Fratelli Nardi, non è stato loro concesso di rioccupare alcun locale.

Attualmente i locali sono adibiti dagli Alleati per riparazioni di carri armati, autoblinde e motori in genere. La sede degli uffici trovasi ora in un appartamento al 9° piano del grattacielo di Porta Venezia, ed ivi lavorano due disegnatori.-

NUMERO DEGLI OPERAI: da un massimo oscillante fra i 600 ed i 700, attualmente la Ditta non ne ha nessuno, in quanto ferma dal 25/4/45, poiché gli operai sono stati assorbiti dagli Inglesi per le riparazioni di cui sopra.-

Produzione: anteriormente all'8/9/43 aeroplani da allenamento con brevetti inerenti. Attualmente nessuna in quanto ferma. La Ditta Nardi ha intenzione di trasformare la produzione di aeroplani in produzione di pompe in genere (in particolare pompe di irrorazione per il solfato di rame, per le quali ultime la Ditta ha già avuto una ordinazione di 20.000 unità la maggioranza delle quali da esportare in Spagna). La Ditta Nardi ha inoltre pronti dei disegni di case prefabbricate in essatura d'acciaio, che spera di poter produrre in serie qualora il prezzo risultasse conveniente.

SCORTE MATERIALE: di natura non apprezzabile. Gran parte delle attrezzature della Ditta sono state asportate e vendute a privati dalle truppe d'occupazione americane. Danno piuttosto rilevante. Per la riattivazione dello stabilimento sull'aeroporto Forlanini nelle condizioni in cui era (si allega per opportuna visione un libretto di fotografie) è prevista una spesa enorme.-

IDEE POLITICHE DEI DIRIGENTI: Non iscritti al P.N.F. dal 1939. Non hanno alcuna intenzione di ingerirsi in fatti politici. Vogliono esclusivamente lavorare nella loro fabbrica nella quale vogliono essere padroni assoluti, senza alcuna tinta politica. Tenzionalmente Monarchici per tranquillità personale, anche se da giovani iscritti in un Circolo Repubblicano.-

REGIA AERONAUTICA
CENTRO AFFLUENZA E RIORDINAMENTO
MILANO

Il sottoscritto

.....
dichiara, sotto la propria responsabilità, che dall'8 settembre
1945 alla data di liberazione non ha svolto attività privata
retribuita.-
.....
.....

REGIA AERONAUTICA
CENTRO AFFLUENZA E RIORDINAMENTO
MILANO

Il sottoscritto

.....
dichiara, sotto la propria responsabilità, che dall'8 settem-
bre 1945 alla data di liberazione non ha svolto attività pri-
vata retribuita.-
.....
.....

GENERAL SITUATION OF THE NARDI FIRM AERONAUTICAL CONSTRUCTIONS

DIRECTORS : NARDI Brothers which have the following specified duties:
 Ing. Eusto Nardi: President and Director General
 Ing. Luigi Nardi: Technical Director
 Dott. Elto Nardi: Administrative and Commercial

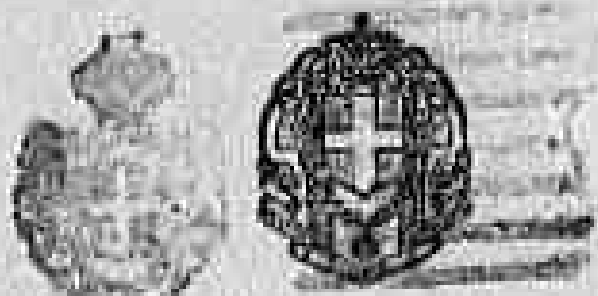
Central Office of the Firm: At the Forlanini Airport (Milan) and the factory at Loreto, this last one completely destroyed by the Germans with mines. At present the Central Office at the Forlanini Airport is occupied by British troops following a requisition. The Nardi Brothers have asked many times to have some of the Offices but these requests were turned down. At present the premises are used by the Allies for repairing Armed cars, and Engines in General. The Central Office is now situated at the 9th floor of the skyscraper at Porta Venezia, in which two draughtsmen are employed.

Number of Workers Between 600 and 700, at present the firm have no workers, from the 25/4/45 the workers have been employed by the British for carrying out the above mentioned works.

Production: Previous to 8/9/43 training A/C's were manufactured with due licence. No production at present being the firm closed. Nardi firm have the intention to convert aircraft production into production of pumps of different kind (particularly pumps for watering copper sulfate of which an order of 2000 pumps have been given to the firm, majority of which to be exported to Spain. Furthermore, the firm have drawings ready of pre-fabricated houses in steel frame, which the firm hope to manufacture in series should the price be convenient. 3061

Stock of Material: Not valued. Most part of the material of the firm has been taken away from the firm or sold by American troops of occupation. Rather noticeable damage. For the reactivation of the firm at the Forlanini Airport to the same standard as before (See attached book with photos) and the sum to spend is very high.

Political Ideas of the Directors: They have not been members of the National Fascist Party since 1939. Have no intention to take any part in political affairs. They want to work at their factory which they want to be the absolute owners, and without any political fears. They are sympathetic for the Monarchy, even if in their young days they were members of the Republican Party.



~~MINISTERO~~ STATO MAGGIORE
DELLA REGIA AERONAUTICA

~~MINISTERO~~
Ufficio "I"

UI/...../Z
Prot. N. Allegati 1

Roma, 20 MAR 1935 - A

Ai l'A.F.S.C.

= ROMA =

Risposta al foglio del

DIV. Sez. N.

OGGETTO: Ditta Isotta Fraschini.-

Si trasmette, allegata, copia di notizia
relativa alla Ditta in oggetto citata.-

3060

IL CAPO UFFICIO "I"
(Ten. Col. 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.

STRALCIO GIORNALE "L'AVANTI" IN DATA 14 MARZO 1946.-

SI VUOLE LA ROVINA DELLA "ISOTTA FRASCHINI" - Losche speculazioni dei finanziatori che rifiutano ordinazioni per 18 miliardi di lire.-

Senza la più piccola preoccupazione per la drammatica situazione in cui verrebbe gettata la maestranza, si sta tentando, ai danni della Isotta Fraschini, una brutale e losca speculazione. E' noto come ormai da mesi questa fabbrica attraversi un periodo di crisi dovuto come del resto per tutti i maggiori nostri complessi industriali, non già alla rovina delle attrezzature o alla mancanza delle materie prime o delle maestranze specializzate, ma esclusivamente alla mancanza di credito e soprattutto, bisogna pur denunciarlo, all'artificioso assenteismo dei finanziatori la cui manovra è ormai di una evidenza palmare: creare un irreale stato di disagio, avvilito la ditta e le maestranze per poter poi speculare convenientemente. Non si vuol far lavorare la Isotta Fraschini: è così.

E' vero che ad essa è stato offerto da parte del Governo di Svezia lavoro per dodici miliardi, è l'offerta non è stata raccolta? E' vero che altri sei miliardi di lavoro sono stati proposti attraverso il Touring Club Inglese, e ancora non si è data risposta, mettendo la cosa nel dimenticatoio? E' vero che altro lavoro, sembra offerto da ditte italiane, non è stato accettato?

Questo sono le domande che si sono poste ieri le maestranze dei due stabilimenti dell'Isotta Fraschini, quello milanese e quello di Saronno, in vivaci comizi presenziati rispettivamente da Alberganti e da Mariani della Camera del Lavoro. Lavoratori dell'Isotta e organismo sindacali si sono dichiarati decisi ad affrontare energicamente questi tentativi e non sopporteranno gli ulteriori licenziamenti che si preannunciano e che hanno l'unico scopo di prestare i lavori.

Molto più vivace quello di Saronno, ove le maestranze hanno alla fine saputo dimostrare la loro disciplina, interrompendo immediatamente lo sciopero che avevano in atto da sabato per dimostrare che, di fronte ai

...../

- 2 -

sovvertimenti degli industriali ,le forze del lavoro sanno restare calme e,nonostante tutto,legate alla loro fabbrica. La quale, e bene se ne convincano gli industriali è anche dei lavoratori; e pertanto essi non hanno diritto di farla naufragare per loro incoffensabili intenti.

=====



3058

I no. 5A

From:- Air Forces Sub Commission,
C/O 6th Armoured Division Postal Unit, G.M.F.

To :- Air Forces Sub Commission,
H.Q., Allied Commission, Rome.
(Attention S.I.O.)

Date:- 11th March, 1946.

Ref :- AFSC/13/INT.

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Herewith report as provided by Ufficio "I"
regarding the C.R.D.A. at Monfalcone.

R. T. James F/O
for F/Lt. L.W.L. Underwood,
Air Forces Sub Commission,
Padova Detachment.

Copy to Milan office;



3057

Padova, 5 marzo 1946

CENNI SULL'ATTIVITA' E LA CONSISTENZA DEI CANTIERI DI MONFALCONE.

Stato di efficienza dei Cantieri

I danni derivati dai precedenti bombardamenti si possono così calcolare:

- macchinari distrutti completamente	5 %
- " avariati gravemente	20 %
- " " leggermente	20 %
- stabili e capannoni distrutti	15 %
- " " danneggiati	25 %

Il numero degli operai ed impiegati ingaggiati attualmente nel cantiere oscilla intorno ai 7005-8005.- I sospesi ammonterebbero a 2000 - 2005. Il 30% di tutti gli operai in servizio attende ai lavori di officina; tutti gli altri sono temporaneamente addetti a lavori di sgombero macerie ed al riattamento dei locali delle officine danneggiate.

Orientamento politico del personale.

Esiste una forte corrente filoslava che seppure in questi ultimi tempi ha perduto terreno, è sempre da prendere in considerazione. E non solo gli slavi appoggiano le pretese di Tito e la dottrina comunista bensì anche molti italiani di quella zona e del Friuli - anche tra i dirigenti si notano figure con tendenza filoslava.

L'autorità e l'ascendente dei capi e dei dirigenti, a causa del rivoluzionamento dell'organizzazione interna è scemata sensibilmente ed a tal punto che i rapporti tra dirigente e operaio sono scesi al livello pari se non inferiore e specie nei casi quando l'ex manuale (ora per esempio segretario d'officina), esercita il nuovo mandato con el terigia e presunzione.

L'orientamento politico della massa è naturalmente verso il partito comunista; una buona aliquota di operai ed impiegati è però anche iscritta alla democrazia cristiana o altro.

Enti da prendere in considerazione per le loro formalità, sono i famosi "Sindacati Unici" e "Sindacati Giuliani" che inquadrano tutta la massa operaia e impiegatizia. C'è però tendenza a sganciarsi dai Sindacati Unici per passare a quelli Unici inquantoché questi manipolano i veri enti assistenziali.

In questi ultimi mesi sono stati immessi nel cantiere elementi slavi ed italiani con il compito di tenere in agitazione le masse e guidarli nello svolgimento del programma stabilito.

Attuali lavorazioni

Il cantiere lavora oggi in tre reparti e cioè: Navale - Elettromeccanico - Ferroviario (ex Aeronautica).

Il reparto aeronautico non avendo per il momento possibilità di riprendere lavori in quel ramo inizierà, quanto prima la costruzione in serie di infissi (porte, finestre, ecc.) - lavorazione standard su commissioni di alcune ditte svizzere e milanesi. Tale lavorazione, pare si riferisca alle annunciate costruzioni di villette smontabili che dovrebbero sopperire alla deficienza degli alloggi.

./.

= 2 =

CANTIERI NAVALI

Sono in corso di trasformazione in navi passeggeri, due portaerei della Marina Inglese che a suo tempo furono trasformate in tale forma per necessità bellica.

Si sta anche provvedendo al ricupero della motonave "Ausonia" adagiata in un fianco a causa dei bombardamenti.

I sopradetti lavori di trasformazione sono stati commissionati dal Governo Inglese.

REPARTO AERONAUTICO (riparazioni ferroviarie)

Sono in corso lavori di riparazione di vetture ferroviarie e di carri merci, e solo per quanto riguarda la parte in legno e la parte di meccanica leggera. Per ciò che riguarda gli asseli, le ruote ed i perni delle ruote, non è possibile procedere a rinnovi o riparazioni di sorta in quanto i macchinari idonei per tali lavori furono a suo tempo alienati.

Nel reparto elettromeccanica sono in corso di riparazioni vari locomotori elettrici ferroviari, avariati durante le incursioni aeree.

OFFICINE ELETTROMECCANICHE:

Le officine elettromeccaniche cominciano ora a funzionare perché recuperate da Ronchi e Vermeigliano dove erano state a suo tempo decentrate. Si ritiene che potranno essere in perfetta efficienza tra un mese o due.

Personale ora occupato tra operai ed impiegati: circa 1000 personale veramente produttivo: il 30 %.

Capacità di produzione - normalmente 120 tonnellate mensili di macchinario finito di piccola e media potenza; tonnellaggio superiore a tale cifra quando trattasi di macchinario di grande potenza.

Rami di produzione - motori elettrici a corrente alternata ed a corrente continua di tutte le specie e fino alle massime potenze. In modo particolare motori di grande potenza per laminatoi, motori per gru, motori e dinamo per navi, gruppi convertitori, gruppi saldatura elettrica ad arco, generatori per centrali elettriche sino alla massima potenza e tensione, trasformatori statici per tutte le applicazioni e tutte le tensioni e potenze. Macchinari elettrici per speciali applicazioni, apparecchiature elettriche per navi, quadri elettrici per centrali, apparecchiature elettriche di comando e regolazione per macchine elettriche. Riparazioni di parti e macchinari elettrici per locomotori ferroviari, costruzioni di parte nuove per detti, ecc. 3053

Da notare che sin d'ora, le ordinazioni di tali macchinari venivano effettuate dal Governo Italiano e perciò non esistono listini litografici a colori.

OFFICINE AERONAUTICHE:

I danni subiti dalle officine per cause belliche (bombardamenti aerei, attentati partigiani, ecc.) sono stati notevoli e si possono paragonare a quelli subiti dai Cantieri Navali.

La lavorazione attuale più importante è quella della riparazione di 750 carri ferroviari dei quali, alla data odierna, 48 sono già stati consegnati alle FF.SS. efficienti e pronti per l'impiego.

Tale lavorazione viene eseguita nel grande capannone del reparto "Meccanica" là dove venivano allestite le fusoliere e tutte le parti in metallo dei velivoli.

= 3 =

Il personale dirigente, con il quale si è venuto a contatto, ha soprattutto lamentato le condizioni interne dello stabilimento riferendosi alla situazione politica contingente. Consigli di fabbrica, comizi, propaganda, ecc.

Gli operai, quel 25 - 30 % decisamente comunista filo-slavo, tiene in soggezione tutto il resto, non escluso i capi ed i dirigenti vari e perciò l'organizzazione del Cantiere, per tale situazione, ne resta fortemente compromessa.

Ambiente soprattutto di diffidenza dove il lavoro, che dovrebbe essere lo scopo principale, passa in secondo ordine.

C'è uno stato tale di tensione e di allarme fra ognuno, che anche la più semplice manifestazione, quale quella, ad esempio, dell'arrivo di una qualsiasi persona estranea, è oggetto di morbosa attenzione.

Per i piazzali, dove gran parte degli operai è intenta a rimuovere macerie e materiali vari, si sospende il lavoro solamente per osservare e congetturare. Fra cotesta moltitudine si notano molti equipaggiati alla classica maniera russa: berretto con visiera, stivali larghi e pantaloni con "sbuffi" ed in più, un'aria superba che vuol far capire che, anche se non ti piace è così.

Altri gruppetti commentano davanti ad un albo dove sono affissi ordini e convocazioni interne, scritti in ciclostile e con caratteri rossi.

Quanto alle iscrizioni murali, per ogni dove, sui muri diroccati, per terra, sui montacarichi, ecc. le solite frasi scritte e riscritte algrado il divieto e nonostante un servizio di ronda notturna effettuato da oltre 60 guardiani! E tutto questo, in un'area rigorosamente circoscritta!

Si ha la notte impressione che la principale preoccupazione di tutta questa gente sia ben altra, almeno per ora, che non l'onesto e cosciente lavoro.

Ai danni per bombardamenti si devono inoltre lamentare i danni causati dalle truppe tedesche durante il periodo di occupazione, come demolizione di apparecchi, impianti ((gru)), ecc.

Dal Settembre '43 a poco tempo fa forze armate tedesche e formazioni partigiane requisirono numerosi mezzi di trasporto (automobili, camion, motociclette, furgoncini, biciclette, ecc.) sia a Montefalcone, che Tre Ponti, Cervignano, Fogliano, Tarcento, ecc. ed altro numeroso materiale. Nei casi di requisizioni con documenti regolari il risarcimento è stato minimo: (le sole requisizioni di materiale da parte degli alleati ammontano per le officine aeronautiche a quasi venti milioni).

Durante la guerra quasi tutto il macchinario ed i materiali erano stati decentrati. Erano così sorti posti decentrati delle officine a Tricesimo, Redipaglia, Tarcento, Gemona, Carnia; Casarsa, Paderno, Ronchi, Tre Ponti, Fogliano ecc. = Col 30.11.45 è stato ultimato il riaccostamento a Montefalcone di tutte il materiale e di tutto il macchinario decentrato.

Le officine avevano un'area coperta di 114.812 mq. A seguito dei bombardamenti aerei, la superficie coperta che sarà disponibile, dopo che saranno ultimati i lavori di riattamento di una certa importanza, sarà ridotta a circa 28.000 mq. I lavori di riattamento sono in via di ultimazione.

Le officine disporranno così di:

- un edificio di circa 11000 mq. uso officina montaggio e lavorazioni varie
- un edificio di circa 9000 mq. uso officina meccanica e lavorazioni di banco

./.

= 4 =

- un edificio di circa 4500 mq. ad uso magazzino
- un edificio di circa 2500 mq. uso segheria e falegnamerie
 - edificio degli uffici ed edifici dei servizi

In parallelo con i lavori di riparazione agli edifici anzidetti ed al ri-concentramento di tutti i macchinari e di tutti i materiali si è dato corso allo sgombero delle macerie degli edifici distrutti o sinistrati ed allo sgombero e riassetto delle strade e piazzali interni nonché alla riattivazione di tutti gli impianti.

Le officine sono già in grado, come di fatto si verifica, di attendere al lavoro di produzione; La riorganizzazione completa delle officine si prevede possa avvenire entro aprile p.v.

Produzione aeronautica più recente:

fino all'8.9.43 la produzione si realizzava regolarmente con la fornitura al Ministero dell'Aeronautica di velivoli terrestri e idrovolanti prevalentemente del tipo bombardamento e ricognizione. Erano pure in costruzione grandi quadrimotori idro per trasporti atlantici. Oltre ai velivoli si costruivano forti quantità di parti di ricambio.

Dal settembre '43 al maggio '45 la produzione è stata ~~arrisoria~~ ^{arrisoria}.

Sottoposti al controllo del Ministero dell'Aviazione Tedesca, le officine lavorarono prevalentemente per conto delle fabbriche Junkers di Dessau. In un anno e mezzo però, facilitati dal continuo variare dei programmi di produzione e della disorganizzazione esistente nell'organizzazione germanica, la produzione si limitò a poche parti di ricambio e a delle prese d'aria per motori M/B.W.

L'attuale attività riguarda i seguenti lavori:

- 1) materiale ferroviario - si è concluso in un primo schema di contratto con le FF.SS. per la riparazione e demolizione di carri, bagagliai, carrozze. I lavori sono stati iniziati il 12.11.45.
 - 2) materiale automobilistico - è stato preso in consegna dall'U.R.M.I.T. il parco di automezzi di Villa Vicentina. Il materiale si sta ora trasportando in officina in attesa della conclusione delle pratiche in corso per la riparazione e rimessa in efficienza.
 - 3) Materiali vari - dopo aver eseguito i necessari studi preliminari, i progetti e delle prove, si sta concretando la costruzione, il conto magazzino, di alcuni articoli che potranno avere interesse nel mercato come: pentolame, serrature, lucchetti, ferramenta per infissi, ecc.
- Per taluni articoli ci sono già ordinazioni da parte di clienti esterni. I predetti lavori occupano solo una parte delle maestranze attualmente in forza. Sono in programma altre lavorazioni come quelle del legno (mobili, ecc.) ma anche con tale programma non si riuscirà ad occupare tutte le maestranze disponibili. Difatti, il personale delle officine in forza attualmente risulta notevolmente ridotto rispetto a quello che era occupato all'8.9.43. Ciò nonostante non si prevede di poterlo occupare tutto in lavoro di produzione data la ridotta capacità delle officine stesse.

La situazione del personale si può così riassumere:

./.

= 5 =

	all'8.9.43	al 1.5.45	al 31.12.45
- operai iscritti	5953	3627	2640
- operai sospesi dal lavoro	=	=	921
- impiegati iscritti	511	500	422
- impiegati sospesi dal lavoro	=	=	215

La Ditta non fa nessuna previsione in merito all'attività aeronautica avvenire, dipendendo questa da molti fattori estranei.

CONSISTENZA APPROSSIMATIVA ATTUALE DEI MATERIALI DI COSTRUZIONE:

Compensati vari	mq. 1500
Legnami da costruzione (abate per carri ferroviari)	m3 100
Vernici varie	Kg 30000

Materiali ferrosi

Ferro omogeneo ed acciaio al carbonio in lamiera, barre e tubi	Kg. 180000
Acciai da costruzione al Mn.mo in lamiera, barre, tubi	Kg. 90000
" " " tipo al Cr.Nu.Mo. in lamiera, barre, tubi	Kg. 70000
" " utensili e attrezzature	Kg. 20000
Totale materiali ferrosi	Kg. 360000

Materiali non ferrosi

Ottone in lamiera, barre, tubi	Kg. 7000
Bronzo in barre, tubi	Kg. 1500
Piombo in rottami e pani	Kg. 1500
Totale materiali non ferrosi	Kg. 10000

Leghe leggere

Alluminio in lamiera, barre, profili, tubi	Kg. 10000
Duraluminio " " " "	Kg. 205000
Superduraluminio " " " "	Kg. 30000
Chitonal " " " "	Kg. 80000
Anticorodal e Itallumag	Kg. 25000

Totale leghe leggere Kg. 350000 =

Inoltre: un vasto assortimento di parti finite e materiali minuti a installazione, residuati dalle costruzioni aeronautiche e circa 6.000 tonnellate di rottami ferrosi e di alluminio.

OFFICINE ELETTROMECCANICHE

A compenso di quanto già segnalato circa l'efficienza ed il potenziale delle officine in questione, si allega lo specchio schematico riflettente la consistenza di magazzino dei materiali che si impiegano per le costruzioni elettriche.

Le officine elettromeccaniche, anch'esse danneggiate dai bombardamenti aerei si avviano decisamente verso la ripresa in pieno della loro attività. (In tempi normali la produzione massima raggiungeva la cifra di 1000 tonnellate mensili di macchinario elettrico).

./.

= 6 =

Nell'attuale momento però l'attività può considerarsi ridotta al minimo per ragioni che escludono la capacità produttiva quale ad es.: la impossibilità di concludere contratti già elaborati, per la presente incerta situazione politica della Venezia Giulia.

Anche da parte del Governo Jugoslavo, nel maggio del '45, pervennero alcune richieste di materiali elettrici, in relazioni alle quali, furono inviate regolari offerte per un ammontare di circa 100 milioni, ma con l'obbligo di fornire tutte le materie occorrenti per la costruzione. A cagione di tale clausola (fornitura delle materie prime) tutto è rimasto lettera morta. Anche il G.M.A. che aveva autorizzato il contratto per la costruzione, aveva imposto che la clausola di cui sopra fosse rispettata.

Come già segnalato in precedenza i lavori, attualmente in corso sono per un ammontare di circa 16 milioni e comprendono, nella quasi totalità, macchinari danneggiati dai bombardamenti. Sono pure in riparazione tre locomotori delle FF.SS. e si prevede l'arrivo di altri. Inoltre da una ditta di Trieste è stata commissionata una fornita di numerosi trasformatori.

- operai attualmente occupati 800
- impiegati " " 200 circa

totale 1000

OFFICINE O.E.

In magazzino:

Rame elettrolitico	in Kg.	15.000
Ottone	" "	10.000
Stagno	" "	6.000
Argento puro	" "	2.500
Metallo bianco	" "	1.500
Piombo	" "	690

Fornitrici:

Metallurgiche - Bresciane
Italiane - Tonelli

Lamiere magnetiche per trasformatori	in Kg.	50.000
" dinamo	" "	350.000
" grosse comuni	" "	105.000
Profilati	" "	30.000

Terni

N.U.S.I.

3051

Isolanti

Amberite	in Kg.	30.000
Micanite	" "	1.500
Cartone	" "	2.500
Presopan	" "	2.500
Partinax	" "	1.000

Monti & Martini

Negri

Nastri sterling - 200 rotoli da 50 m.

Nel magazzino, distrutto dai bombardamenti, si sta recuperando e riapprontando scorte di apparecchiatura (fonderia, cassette di derivazione, valvole e portavalvole, interruttori vari, ecc.)

Unito già un tempo con le O.E. era il Reparto degli elettricisti di bordo (elettrobordo: dirigente l'Ing. GREGORIETTI - già squadrista, ma ben visto da tutti - con sostituto il perito tecnico ZERNETTI Rodolfo: buon italiano su cui si può contare): ora tale reparto è passato ai Navali.

./.

= 7 =

Per elettroborde esistono 1000 bobine circa (da 1 a 400 m/m) e una dozzina circa - con m.600 - di bobine da 1200 m/m.

Il magazzino generale fu bombardato e, conseguentemente, depredato in buona parte del rimasto (dai civili, operai, ecc.)

Molto materiale - in particolare soprattutto delle C.E.N. - dev'essere tuttora nascosto per opera dei partigiani filoslavi.

In questi giorni - con la venuta della Commissione jugoslava per la preda bellica si sono visti molti operai che tentavano di avvicinarsi a detti elementi e segnalare i materiali nascosti. Per contrapposto operai italiani sono riusciti ad avvertire le autorità inglesi, le quali si sono mostrate abbastanza energiche. Con la complicità dei guardiani però si teme che molte macchine mezze distrutte o anche inefficienti spariranno.

Le O.E. sono intimamente ed esclusivamente legate all'industria italiana anche per quanto riguarda l'approvvigionamento delle materie prime e dei semilavorati. Diamo qui, un elenco delle principali società presso le quali le O.E. attingono quanto occorre per la loro produzione:

RAME: Metallurgica Bresciana - Brescia

A. Tonolli - Milano

Fongaro & C. - Milanino

Incet - Torino

Pirelli - Milano

Il rame in wirehais viene assegnato dal Comitato Industriale Metalli non ferrosi, quindi ordinato all'Ente Finanziamenti Industriali e messo a disposizione presso le predette Società, ove rimane in Deposito fino al momento della trafilatura.

FERRO: Ilva - Genova

Trafilerie e Laminati di Metalli - Milano

Acciaierie e Ferriere Lombarde - Milano

Falk - Milano

Fiev - Milano - Lambrate

Società Metallurgica Italiana - Fornaci di Barga.

APPARECCHI - ELETTRICHE - RESISTENZE - ecc.

Croci & Farinelli

Commercio elettrico Lombardo S.A. - Milano

Fabbrica Italiana Lampade elettriche - Lecco

Soc. Elettrotecnica Chimica Italiana (SECI) - Milano

CUSCINETTI A SFERE - R.I.V. - Padova

ISOLANTI - Modernotecnico - Milano

S.A. Isola - Milano

De Poletto & Cali - Verona

Colombo & C. - Milano

VITERIE - BULLONERIE - Soc. Acc. Bullonerie G. Marzorati - Milano

Off. Mecc. Alfredo Miaggo - Milano

Trafilerie Italiane - Milano

Luigi Codega - Castello di Lecco

3050

./.

= 8 =

ESIONI IN GHISA: S.A. Fonderie e Officine di Gorizia
Fabbrica Macchine S. Andrea - Trieste

Con molte di tali ditte vigono degli speciali contratti che concedono particolari facilitazioni alle Officine elettromeccaniche su prezzi, termini di consegna, ecc.

CANTIERI NAVALI

I Cantieri Navali hanno subito rilevanti danni in tutto il loro assieme, dai precedenti bombardamenti aerei.

Dall'unito prospetto si potranno rilevare:

- Esistenza dei materiali
- specifica delle costruzioni per le quali risulta già accantonato il relativo materiale occorrente
- navi in costruzione
- navi in riparazione o in recupero

Il personale attualmente impiegato nei lavori risulta così distribuito:

- operai attualmente presenti	3800
- " sospesi	950
= impiegati attualmente presenti	690 = 129 capi
= " sospesi	118

I materiali vari occorrenti per le varie lavorazioni di tutto il complesso dei Cantieri, viene attinto dalle scorte di magazzino o da acquisti effettuati nel libero commercio.

Non risulta che gli Alleati abbiano fornito materiali di sorta, per la trasformazione in petroliera di una delle due portaerei al loro servizio.

NAVALI (acciai da scafo)

N.B. = Il materiale sottoelencato è quello che trovavasi in deposito al magazzino ferro in data 13.1.46. Questo materiale va conteggiato in più, esso importa a circa un terzo rispetto a quello delle costruzioni.

Lamiere grosse	Tonn. 19.826
Ferro angolare	" 15.080
totale	Tonn. 34.906

Costr. I486-488

Lamiere ferro	Kg. 11.021
---------------	------------

Costr. I489-91

Lamiere ferro	" 2040339
ferro quadro	" 18220
" angolare	" 163385
" U	" 34213
" angolare a bulbo	" 222585

Costr. I501-505

Lamiere ferro	" 1178415
ferro lame	" 30200
" angolare	" 147798
" "	" 44375

3049

- 8 -

Costr. 1329 - 155/F

Lamiere acc. Thomas	Kg.	681.700
Profilati		773.392
Lamiere sottili		16.763
Lamiere grosse		6495.535
lamiere striate		109.474
Ferro esagono		3.530
Acc. tondo al carb.		10.631
" quadro "		3.270
Ferro tondo		92.660
" mezzotondo		285
" quadro		51.899
" piatto		372.227
" angolare		738.185
" T		750
" I		4.297
" U		11.064
" angolare bulbo		1.172.232
" lame a bulbo		25.519
Mojetta ferro (uscito)		71
Acc. esag. traf. luc.	5457	==
" tondo " "		11.849,50

Totale Kg. 10.573.705,50

Costr. 1388

Lamiere ferro	Kg.	2.863.809
" striate		12.815
ferro tondo		10.344
" mezzotondo		304
" quadro		54
" piatto		16.550
" angolare		681.131
" T		2.400
" U		3.550
" angolare a bulbo		168.200

Totale Kg. 3.769.049

3048

- 10 -

Costr. 1384 - 387/K

Acc. Tondo E.R.	Kg.	71.699
" Quadro E.R.		18.494
Lamiere fe. Zinc.		107.713
" f. S.M.		4.237.337
Acc. esag. (P;g.)		9.400
ferro tondo		112.557
" mezzotondo		23.176
" quadro		26.875
" piatto		291.108
" angolare bulbo TUJ		1.677.831

Totale	Kg.	6.576.190
--------	-----	-----------

Costr. 1453 - 460

Lamiere sottili	Kg.	3.800
" "		1.443
" "		1.507
" grosse		41.856
" striate		15.878
ferro mezzotondo		238
" piatto		3.991
" angolare		15.237
" T		6
" V		639
" angolare bulbo		7.760

Mojetta ferro (uscito) 345 ==

Totale	Kg.	89.041
--------	-----	--------

Costr. 1471 - 473

Profilato Thomas	Kg.	236
Lamiere acc. E.R.		19.335
Acc. ang. Bulbo		2.718
Lamiere sottili varie		6.725
lamiera grosse		235.559
lamiera striate		1.810
ferro tondo		13.422
" mezzotondo		935
" quadro		15.328
" piatto		24.079
" angolare		35.511
" T		980
" I		167
" V		2.572
" angolare bulbo		2.115

Mojetta ferro 29

Totale	Kg.	361.522
--------	-----	---------

3047

Costr.	<u>1247 - 250</u>	=	Motocisterna da 15.200 tonn. armatore estero
"	<u>1486 - 488</u>	=	barche pompa R.M.
"	<u>1489 - 491</u>	=	M/n 10.000 tonn. (2 per Finnare (1 per Soc. Commerciale
"	<u>1501 - 505</u>	=	T/n 200 tonn. Ministero Comunicazioni
"	<u>1329 - 133/F</u>	=	M/c da 9000 tonn. per Agip
"	<u>1388</u>	=	M/n tipo "BRITTI" per Sidarma
"	<u>1384 - 385/K</u>	=	M/ petroliera 9000 tonn. Kontinental Trasport.Berlino
"	<u>1453 - 460</u>	=	Rimorchiatori da 350 - R.M.
"	<u>1471 - 473</u>	=	Sommergibili trasporto R.M.
"	<u>1386</u>	=	M/ petroliera da 9000 tonn. per Bidarma
"	<u>1387</u>	=	M/ petroliera da 9000 tonn. per Agip

Tn = trasporti navali

3046

AUSONIA nave passeggeri, a suo tempo trasformata in nave ospedale ed attualmente giacente semiaffondata nel bacino di Panzano, su un fianco; i lavori di ricupero dovevano iniziarsi in questa epoca, ma ora tutto é sospeso. Adriatica Venezia.

Preda bellica con contestata.

Vi sono in cantiere pure delle mazette sulle quali, tuttavia, i lavori sono sospesi.

Il Reparto Navale del cantiere conta al presente - mese di febbraio 3800 operai presenti e 950 sospesi. Dei presenti il 34% è attualmente produttivo, il rimanente è adibito a lavori di sgombero e ricostruzione. Per i prossimi mesi è previsto un aumento della percentuale produttiva, va notato che con il 31 marzo ci dovrebbero essere dei licenziamenti (si parla di 4 mila per tutto il cantiere: Trieste - Monfalcone).

La media, per tutte le categorie del reparto navale; era in gennaio u.s. percentuale produttiva del 25%.

NAVALI

Acciaio (lamiere e profilati)	Tonn.	22.000
tubi acciaio		4.200
chiodi bulloni		2.050
legname diverso	Mc.	1.600
rame in barre e tubi	Tonn.	245
zinco in pani		28
piombo in lastre		12
alluminio in lastre		6

Air Forces Sub Commission,

Allied Commission,

ROME.

8th February, 1946.

DO/DHGS

Dear

Herewith two reports on the "TESEO" Air Company and
S.I.A.I. Marchetti firm which may be of interest to you.

Yours

Mr. Hayward,
B.O.A.C.,
ROME.



3044



25 GEN. 1946

1994

RISERVATO PERSONALE

Stato Maggiore Regia Aeronautica

UFFICIO "I"

Al 1° A.F.S.C.

Int. Section

:: Roma ::

Prot. N. 2503/42/Allegato

Risposta al Toglio del
Dir. Lex N.

OGGETTO : Società aerea "TESEO".-

Si comunica le informazioni, a suo tempo richieste, sulla Società Aerea "TESEO" :

- 1.- La Società Aerea "Teseo" in accomandita semplice risulta costituita in Firenze il 21 settembre 1945 e registrata presso la locale Camera di Commercio il 25 ottobre successivo.-
- 2.- Ha sede in Firenze - Via Valfonda n° 9.-
- 3.- Ha un capitale denunciato di 300.000 lire.-
- 4.- La Società ha la durata di 10 anni e si propone di gestire linee aeree per trasporto di persone e cose in Italia ed all'Estero nonchè acquisto e vendita di materiale aeronautico.-
- 5.- Accomandatario è il Sig. TOMMASI Nereo di Carlo (Comandante dei Partigiani di Firenze).-
- 6.- Accomandanti sono i seguenti :
 - ZOLI Avv. Adone - Vice Sindaco di Firenze,
 - BURGISSER Ing. Luigi,
 - PAGANELLI Avv. Arrigo,
 - SACCHI Dott. Francesco,
 - DOGANO PICO Fatuzio,
 - MARROCCHI Dott. Attilio,
 - WEBER Dott. Antonio,
 - TADDEI Prof. Osvaldo.-
- 7.- Tutte le persone menzionate hanno la residenza in Firenze e, per censo, posizione sociale ed economica, moralità, precedenti politici e stima che riscuotono in pubblico, danno sicuro affidamento di serietà e solvibilità.-
- 8.- Non risulta che la Società abbia colore politico; però tutti i soci perseguono i principi della Democrazia Cristiana.-

3043

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

F. Santini

Air Company "TESEO".

Herewith the information requested concerning the "TESEO" Air Company:

1. "TESEO" is a private company which was founded in Florence on 21st September 1945 and registered at the local Chamber of Commerce on 25th October.
2. The office is in Florence - Via Valfonda No. 9.
3. Its declared capital is 300.000 lire.
4. The company is to last 10 years and it is proposed to start air lines for the transport of passengers and goods in Italy and abroad as well as the purchase and sale of aeronautical material.
5. The partner is Sig. TOMMASI Nereo di Carlo (Commander of the Florence partisans).
6. The other partners are the following:
 ZOLI Avv. Adone - Vice Syndicate of Florence.
 BURGISSER Ing. Luigi.
 PAGANELLI Avv. Arrigo.
 SACCHI Dott. Francesco.
 DOGANO PICO Eutuzio.
 MARROCCHI Dott. Attilio.
 WEBER Dott. Antonio.
 TADDEI Prof. Osvaldo.
7. All the persons mentioned live in Florence and from the point of view of income, social and economic position, morality, political past and the esteem in which they are held by the public, they are considered to be trustworthy in seriousness and solvency.
8. The company does not appear to have any political leanings; however the shareholders follow Christian Democrat principles.

① A.O.C.

② INT (file)

3 Y H

8.2.46.

3042

Secret

File

Prepare
list of applicants

I 1004

Prot/orario 14300801

S.p. A. Metallurgica Feltrina - cap. £. 40.000.000.== sede in Milano
 Stabilimento in Feltre per la lavorazione plastica dell'alluminio
 e sue leghe.==

1°) - Presidente.==

Avv. Umberto Pellosi, rappresentante di uno dei tre gruppi -
 quello milanese - costituente la società e facente capo alle Smal-
 terie italiane (gruppo Redaelli).==

Degli altri due gruppi : quello veneto (senatore Gaggia della S.A.
 D.E.) è rappresentato dall'Ing. Mainardis, consigliere delegato e
 quello bassanese dall'Ing. Nicolò Leszl, membro del comitato tecni-
 co.==

Il Consiglio di amministrazione è formato da 9 membri, tre per cia-
 scun gruppo partecipante.==

2°) - Amministratori Delegati.==

Sono due :

L'Ing. Prof. Mario Mainardis, direttore della Società Adriati-
 ca di elettricità;

il rag. Carlo Carcano, già consigliere delegato della S.A.
 Smalterie Italiane Ceretti & Tanfani.==

3°) - Dir. Tecnica ed Amm.==

La Direzione tecnica è affidata ad un comitato tecnico forma-
 to dai due consiglieri delegati e dall'Ing. Leszl. Detto comitato ha
 un suo esponente fisso presso lo stabilimento nella persona dell'Ing.
 Brusati - dirigente di primo ordine.==

Dir/Tecnico è l'Ing/Mario Vianello, espertissimo nel campo delle la-
 vorazioni dell'alluminio assistito dall'Ing/ Sestini.==

La Direzione Amministrativa è condotta dal Rag. Ottavio Sostero, ele-
 mento di primo ordine che tiene l'amministrazione in modo perfetto.==

4°) - N°/ di impiegati ed operai al biennio '38-39

La Società si è costituita nel Marzo 1939 ed ha cominciato a
 funzionare alla fine del '42

5°) - n°/ di impiegati ed operai all'Aprile 1945.==

	uomini	donne
Operai.....	280	40
) tecnici.....	36	1
Impiegati) amministrativi.....	11	5

6°) - Scorte di materie prime in relazione alle possibilità di lavo-
 ro secondo il ritmo al 25/4/45

Scarsissime. Mancando l'alluminio lo stabilimento ha dovuto

//.//

- 2 -

sospendere forzatamente il lavoro o riducendolo a limiti insostenibili.=

7°) - Sviluppo dato agli uffici tecnici-dirigenti e progettisti.=

L'Azienda è in continuo sviluppo tecnico, non avendo ancora realizzati interamente i programmi formulati all'atto della costituzione della società e che non si sono potuti portare a termine a causa della guerra.=

8°) - Costo di 1 ora lavorativa allo stato attuale.=

c/a 2.00. oltre i contributi, onere del refettorio, previdenze sociali ed assistenze varie.=

9°) - Relazioni e contatti con la R.S.I., con la Germania ed attuali contatti con i governi esteri circa forniture approvvigionamenti etc.
Nessuno in più di quelli imposti dai tedeschi che, ad un certo momento, hanno asportato quasi tutto il metallo (alluminio) disponibile presso lo stabilimento, accertato di sottruzionismo.=

10°) - Per le ditte sottoposte a sequestro indicare il nome del sequestratario.=

11°) - Quali cessioni e quali aliquote di capitale azionario risultano in mano di ex sudditi tedeschi e loro prestanome italiano.

Nessuna. Il capitale è suddiviso in parti uguali tra i tre gruppi di cui si è detto al numero 1.=

12°) - 31% di personale che attualmente non ha possibilità di lav.
50%

13°) - Ubicazione e superficie dello stabilimento.=

Feltre. (prov. Berlino)

Area totale mq. 65.000.= circa di cui coperti oltre 17.300
mq. 3040

14°) - Macchine ed impianti.=

Il complesso industriale è costituito dai reparti di produzione : fonderia, pressa, laminatoio, trafiliera, e corderia, laboratorio chimico e fisico, officina meccanica e falegnameria, e dagli impianti ausiliari.=

Nella fonderia vi sono 4 forni elettrici a induzione a bassa frequenza, un forno elettrico a riverbero, un impianto per colata continua, 3 forni elettrici a crogiuolo, un forno per essiccazione sale, svariate serie di lingotterie, alcune macchine operatrici per il taglio e la fresatura di placche e lingotti, stadere e bilance.=

Nel reparto pressa si notano: una pressa ad estrusione "Schloemann" da 2400 tonn., 6 trafilatrici di portate varie, 3 sbavatrici per profilati e tubi, 2 laminatoi per appuntare tondi e tubi, 5 forni per il riscaldamento, il trattamento, il rinvenimento, l'invecchiamento dei

//...//

- 3 -

tubi, e dei profilati, 1 maglio, una sega a nastro, una stadera etc.

Nel reparto laminatoio si notano: un treno lamiere composto di sbalzatore e 3 gabbie finiteri, 2 spianatrici, 1 spazzolatrice, 2 cesoie a ghigliottina, 3 forni per il riscaldamento trattamento e rinvenimento lamiere, 1 laminatoio per nastri, 1 avvolgitore per nastro, una stadera, barrelli elevatori, 1 avvolgitore per nastro, una stadera, barrelli elevatori, ceste etc.==

Nel reparto trafiliera vi sono: 2 traple Morgan, 1 banco Breitenband una trefolatrice a 6 bobine, un forno macchiamento fili, 2 saldatrici, due laminatoi per appuntare fili, una bilancia etc.==

Il laboratorio fisico dispone di una macchina universale per prove meccaniche, 2 macchine per prove di tradizione, 1 maglio Charpy, 1 misuratore di durezza, 1 macchina per prove di tradizione sui fili, macchine utensili varie per preparazione provette, un impianto spettrografico per analisi, 1 microscopio universale fotografico, 1 corredo completo di impianti, apparecchi ed accessori per analisi chimiche.==

L'officina meccanica dispone di una serie completa di macchine utensili per la manutenzione dell'impianto e per la preparazione delle filiere per la pressa.== E' corredata da adeguato reparto di falegnameria.==

Gli impianti ausiliari comprendono una cabina di trasformazione da 50.000 a 10.000 volt; ulteriori trasformatori da 10.000 a 380 volt; una centrale termica per servizi riscaldamento e vari, spogliatoi doccie etc. per operai.==

15°) - Capacità massima di produzione mensile.==
tonn. 250 di alluminio e leghe.==

16°) - Produzione in corso.==
tonn. 175 di alluminio e leghe.==

17°) - Commesse in corso.==
£. 40.000.000.==

18°) - Eventuali programmi per il futuro.==

Completamento impianto anche per aumentare potenzialità.==
Lavorazione del magnesio.==

Introduzione della lavorazione della carta di alluminio.==

19°) - Danni subiti dalla guerra.==

Nessuno.==

=0=0=0=0=0=0=

3039

Prot/orario 14000801

S.A. Smalterie Italiane - cap. £. 15.000.000.== sede in Milano -
Via Nervesa 2.==

=====

Lavorazione dei metalli in lastra - fabbrica di articoli casalinghi di acciaio smaltato, alluminio ed acciaio - fabbrica di apparecchi e recipienti industriali di acciaio smaltato.==

1°) - Presidente.==

L'Avv. Umberto Pellosi, da parecchi anni presidente della società nella sua qualità di diretto rappresentante della famiglia Radelli (la stessa della S.p.A. Giuseppe e F.lli Radelli) la quale detiene il 60 % delle azioni della società, ha rassegnato alla fine del Luglio 1945 la dimissione dalla carica per contrasti intervenuti con i rappresentanti dei lavoratori che, attraverso i comitati di liberazione aziendale, (C.L.N.) e le commissioni interne di fabbrica, intenderebbero avere una parte preminente nella gestione dell'azienda.==

A sostituirlo fu chiamato il Dott/Luigi Galimberti, parente e fiduciario dell'Avv. Pellosi.==

2°) - Amministratore delegato.==

Anche il precedente amministratore delegato, Carlo Carcano, che da 26 anni guidava la società, è stato solidale con il presidente nel rassegnare le sue dimissioni nel Luglio 1945.==

A sostituirlo, per designazione dello stesso Sig/ Carcano, fu chiamato l'Ing/ Mario Monti, già direttore tecnico della società, ottimo elemento che conduce molto bene la società, seguendo le direttive del Sig/ Carcano che, dietro le quinte, sorveglia attentamente l'andamento dell'Azienda.==

3038

3°) - Dir/ Tecnica e Amministrativa.==

L'Azienda è contenuta in modeste proporzioni, ma è ottimamente condotta dal lato tecnico e perfettamente amministrata.==

4°) - N°/ di impiegati ed operai al biennio "38-39."

	uomini e donne	
Impiegati	15	16
Operai	275	135

5°) - N°/ di impiegati ed operai all'Aprile 1945.==

Impiegati	12	14
Operai	180	85

6°) - Scorte di materie prime in relazione alle possibilità di lavoro secondo il ritmo al 25/4/45

//...//

- 2 -

Possibilità di lavoro per poche settimane.= Soprattutto a causa della mancanza di combustibile.= (carbone).=

7°) - Sviluppo dato agli uffici tecnici - dirigente e progettisti.=

Era in programma un completo rammodernamento degli impianti, in base ai più recenti studi e ritrovati applicati in America, ma le vicende della guerra hanno resa impossibile l'attuazione dei progetti in corso.=

8°) - Costo di un'ora lavorativa allo stato attuale.=

L. 26-30 di remunerazione all'operaio, oltre i contributi, mensa ed altre previdenze assistenze.=

9°) - Relazione e contatti avuti con la R.S.I., con la Germania ed attuali contatti con geovoni esteri, circa forniture, approvvigionamenti etc.=

Niente di più di quanto non fu assolutamente possibile evitare
I tedeschi requisirono gli elementi metallici per l'esercito italiano dei quali la società era una delle 4 ditte produttrici.=

10°) - Per le ditte sottoposte a sequestro indicare il nome del sequestratario.=

11°) - Quali cessioni e quali aliquote di capitale risultano in mano di ex sudditi tedeschi e loro prestanome italiano.=

Nessuna. Tutti gli azionisti sono azionisti in proprio e di riconosciuta nazionalità italiana.=

12°) - Percentuale di personale che attualmente non ha poss. di lavoro.=

40 %

13°) - Ubicazione e superficie degli stabilimenti.=

Milano - Gambaloita - Via Nervosa.=

area complessiva circa mq. 16.000.=

dei quali :

coperta da fabbricati mq. 11.000.=

" " tettoie " 1.200.=

scoperti..... 3.800.=

Milano - Via Giacomo Watt 37 -

area complessiva circa mq. 43.000.=

di cui:

coperta da fabbricati mq. 6.000.=

" " tettoie..." 650.=

scoperti....." 36.350.=

14°) - Macchine ed impianti.=

10 presse per imbotitura

2 " idrauliche

6 " ad eccentrico

3037

///...//

- 3 -

- 3 presse a frizione
 21 " trancio di tipo vario.=
 6 macchine per chiodatura
 59 macchine (cesole-calandre-piegatrici-bordatrici per la lavorazione della lamiera)
 12 " id. (smerigliatrici e pulitrici)
 8 torni meccanici inglesi
 3 " " prismatici
 1 " di testa
 20 macchine per officina meccanica
 31 torni da lamiera in lastra
 17 saldatrici elettriche
 1 saldatrice ad arco
 40 posti saldatura ossiacetilenica
 Impianto stagnatura a fuoco
 c.s. chimica
 Impianto decapaggio acido lamiere ferro
 " decapaggio alluminio
 " ossidazione anodica alluminio
 6 forni elettrici di vario tipo
 23 forni a muffola a gas per smaltatura
 2 impianti completi (forni, fusioni, mulini etc) per preap.smalti
 3 impianti sabbiatura di cui uno automatico
 2 caldaie produzione vapore
 Attrezzatura per reparti smalteria.=
 Attrezzatura varia per manutenzione generale dello stab.
- 15°) - Capacità massima di produzione mensile.=
 Q.li 3.000.== di oggetti di acciaio smaltato
- 16°) - Produzione in corso.==
 Q.li 1.500
- 17°) - Commesse in corso (in lire)
 £. 25.000.== 3036
- 18°)) - Eventuali programmi per il futuro.=
 Riorganizzazione degli impianti piuttosto antiquati.=
- 19°) - Danni subiti dalla guerra.=
 Notevoli per lo stabilimento di Milano (Gambalotta).
 Durante l'incursione aerea del 15/8/43 andarono distrutti completamente uffici e magazzini, per ricostruire i quali occorrerebbero oggi da 20 a 30 milioni di lire.=
 I reparti produttivi non subirono però danni rilevanti.=

==0==0==0==0==0==

Prot/ orario 10000801

S.A. CERETTI & TANFANI - Cap. £. 20.000.000 Sede in Milano (Via Durando 18).=

Impianti ed apparecchi meccanici di trasporto e sollevamento. Funi-vie per trasporto persone - teleferiche - gru - trasportatori - Blondin - Argani - materiale ferroviario (ganci di trazione tenditori e simili.

1°) - Presidente.=

Il precedente presidente avv. Umberto Pellosi, diretto rappresentante della famiglia Radaelli (la stessa della S.p.A. Giuseppe & F. llo Radaelli) la quale detiene il 100% delle azioni della Società, alla fine di Luglio 1945 rassegnò le dimissioni dalla carica per contrasti intervenuti con i rappresentanti dei lavoratori che attraverso i comitati di liberazione aziendale (C.L.N.) e le commissioni interne di fabbrica, intenderebbero avere una parte prominente nella gestione della azienda.= A sostituirlo fu chiamato l'Avv. Alberto Robiati, amico e fiduciario dell'Avv. Pellosi.=

2°) - Amministratore Delegato.=

Anche il precedente Amm. Delegato, Carlo Carcano, è stato solidale con il presidente nel rassegnare le sue dimissioni nel Luglio 1945.=

A SOSTITUIRLO fu chiamato l'Ing/ Maurizio Primo, uno dei più anziani funzionari della Società, tecnico egregio, specializzato nel ramo funicolare, persona di assoluta probità e correttezza.= Non era del tutto preparato ad assumere un incarico di tanta responsabilità, in un momento così delicato.= Lo sorreggerà certamente, nell'arduo compito, la sua illuminata fiducia nelle sorti della Società; alla quale si sente fortemente attaccato.=

3°) - Direzione Tecnica ed amministrativa.=

La direzione tecnica è suddivisa in tre reparti : sollevamento (Ing. Bultè) funicolari (Ing. Freda); carpenteria (Ing. Stabon) ed è affidata a tre tecnici di grande valore professionale, di antica esperienza (tutti i tre sono da moltissimi anni nella ditta) di ineccepibile onestà, legati alla ditta da sincero entusiasmo.= L'organizzazione amministrativa, peraltro molto semplice è condotta in modo più che soddisfacente.=

4°) - Numero di impiegati ed operai al biennio 38-39.=

Per la sua particolare natura, esclusivamente tecnica, la società è più un ufficio tecnico di studi e di progettazioni, piuttosto che un'officina di produzione, poichè gran parte dei macchinari ed impianti studiati e disegnati, o le loro parti, vengono fabbricati

///...///

- 2 -

presso terzi.=

Di qui la sproporzione evidente tra impiegati ed operai.=

		uomini	donne
Impiegati	) tecnici	89	1
	) amministrativi	51	10
Operai		515	15

5°) - Numero di impiegati ed operai all'Aprile 1945.=

Impiegati	) tecnici	89	2
	) ammins.	62	17
Operai		395	20

6°) - Scorte di materie prime in relazione alle possibilità di lavoro secondo il ritmo al 25 aprile 1945.=

Possibilità di lavoro per due tre mesi/=

7°) - Sviluppo dato agli uffici tecnici - dirigente e progettisti.=

Specialmente negli ultimi anni avanti la guerra, la società ebbe un notevole sviluppo tecnico, per l'impulso ricercatone dai dirigenti in relazione alle importanti forniture assunte; importanti sia per la loro mole (teleferica Massaua-Asmara) sia per la novità (blondin speciali, argani da estrazione ed apparecchiature per miniere, gru con eccezionali caratteristiche).=

Durante la stasi imposta dalla guerra gli uffici tecnici della società conservarono integra la loro cospicua formazione - attesero al riordino dei dati, all'elaborazione di nuovi progetti, a rimodernare le costruzioni di serie progettate in passato.=

8°) - Costo di un'ora lavorativa allo stato attuale.=

£. 39.= circa di remunerazione all'operaio, oltre i contributi, onere del refettorio, previdenze sociali ed assistenze varie.=

9°) - Relazioni e contatti avuti con la repubblica sociale, con la Germania ed attuali contatti con governi esteri, circa forniture, approvvigionamenti etc.=

Nessun contatto che meriti di essere segnalato. La società si è astenuta da qualsiasi offerta di lavoro.=

10°) - Per le ditte sottoposte a sequestro indicare il nome del sequestratario.=

11°) - Quali cessioni e quali aliquote risultano in mano di ex-suditi tedeschi e loro prestanome italiano.=

Il capitale è per il 100% nelle mani della famiglia Redaelli.

///...///

- 3 -

12°) - Percentuale di personale che attualmente non ha possibilità di lavoro. =

13°) - Ubicazione e superficie degli stabilimenti. =
 Stabilimento di Milano (Bovisa). = costruzioni meccaniche

Area totale.....	circa mq.	55.000
" coperta di fabbricati.....		4.500
" " da costruz. industriali		12.000
" destinata a strade e piazzali		17.500
" nuda.....		21.000

Stabilimento di Solbiato Arno (Varese)
 costruz. materiale ferroviario

Area totale.....circa mq. 6.000
 per la maggior parte coperta da fabbricati e costruzioni industriali. =

14°) - Macchine ed impianti. =

Stabilimento di Milano (Bovisa):

3 torni monopuleggia Ceruti
 10 " " " (1 Nebiolo, 7 Pasquino, 2 Buzzi)
 4 c.s. Walcot
 2 " Comerio
 1 tornio verticale Pensotti
 2 " Frontale Cerutti
 2 " revolver (1 Minganti)
 6 " diversi
 1 Filettrice Landis
 2 piallatrice
 7 dentatrice (2 Lorenz)
 2 fresatrici universali
 3 " verticali
 2 " (1 Olivetti)
 2 stozzatrici Pensotti
 2 trapani radiali (1 Cinci)
 10 " (8 a colonna 2 da ~~xxx~~ banco)
 3 alesatrice (2 Ceruti)
 4 seghe circolari (2 a nastro)
 3 rettifiche (1 per interni)
 14 mole (1 Capidello)
 1 forno elettrico
 4 scaldachiodi elettrici
 2 affilatrici
 1 apparecchio per equilibratura
 1 Cesola Galdabini
 2 trince
 7 punzonatrici
 1 calandra
 2 magli

3033

///...///

- 4 -

3 bilancieri
 3 chiodatrici pneumatiche
 10 gru a ponte elettriche da 5 a 11 tonn.
 9 " " a mano
 3 " a cavalletto
 9 " a bandiera
 13 paranchi a mano
 1 macchina a taglio ossigeno
 1 " saldatrice a punti
 1 Impianto lavor. terra fonderia
 2 cubilotti
 5 macchina a formare e molazza
 1 stufa essiccazione stoffe
 1 impianto sabbiatrice
 3 compressori
 3 macchine utensili per legno
 1 pesa ponte da 25 tonn.
 2 pesa a quadrante
 Macchinario sala prove
 Attrezzatura laboratorio chimico
 Macchine copisteria
 n°/115 motori per HP.830
 Utensileria mobili.-

Stabilimento di Solbiato Arno (Varese)

1 maglio pneumatico a stampare
 1 " a frizione Mossey
 1 " pneumatico da 350 tonn. Pensotti
 4 " " (2 Pensotti)
 1 pressa eccentrica
 3 Berte per stampare (2 Mossey)
 3 bilancieri
 3 Cesole
 1 pialla
 4 limatrici
 2 fresatrici universali
 1 " orizzontali
 2 " a pialla Ceruti
 2 " verticali
 2 stozzatrici (1 Pensotti)
 2 filettatrici orizzontali
 4 " (2 Wagner)
 1 sega Heller
 2 " alternative
 7 torni paralleli a banco prismatico
 1 Nebiolo
 6 torni a banco prismatico
 1 tornio parall. a banco piano
 1 " frontale
 2 " a utensili multipli Berco

3032

...//...

- 5 -

9 trapani a colonna.

15°) - Capacità massima di produzione mensile.=

T. 500 di produzione meccanica e carpenteria
" 100 materiale ferroviario (Ganci-tenditori-freni e simili)

16°) - Produzioni in corso.=

T. 800 di materiale meccanici, di carpenteria e ferroviari.=

17°) - Commesse in corso.=

Lire 60-70 milioni.≈

18°) - Eventuali programmi per il futuro.=

L'incertezza della situazione e la disorganizzazione prodotta dalla crisi che ha portato alle dimissioni del presidente e dell'amministratore delegato, nonché allo sconvolgimento dei quadri direzionali provocato dalle pretese di epurazione politica e non politica, non consentono di pensare a programmi per il futuro.

E questo è un vero peccato perchè se v'è azienda che potrebbe vere una parte notevolissima nella ricostruzione del paese, sia per la sua struttura tecnica, sia per la sua efficienza, questa è appunto la Cerretti e Tanfani.=

19°) - Danni subiti dalla guerra.=

Non molto gravi.= La incursione aerea del 13 agosto ha provocato la distruzione di reparti ausiliari e di servizi generali dello stabilimento di Milano, ma ha recato pochi danni al macchinario, agli impianti ed agli uffici tecnici.=

I danni potranno essere riparati con la spesa di 10-15 milioni.

====O====O====O====O====

3031

AEREA TESTO

SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA

CAP. SOCIALE - SOTTOSCRITTO L. 800.000. VERSATO L. 100.000

FIRENZE

VIA VALFONDA, 9

TELEFONO 27-362

D 864
AIR FORCES SIC

C. C. 100.002 - FIRENZE

L 5 Novembre 1945

On.le

COMMISSIONE ALLEATA

R O M A

Per opportuna conoscenza ci permettiamo trasmettere a codesta On.le Commissione copia di quanto in pari data abbiamo indirizzato al Ministero dell'Aeronautica ai fini di ottenere la concessione di collegare per via aerea Firenze e la ns. Regione coi due maggiori centri coi quali ha rapporti e precisamente ROMA e MILANO.

Augurandoci che codesta On.le Commissione vorrà appoggiare la ns. richiesta preghiamo nel contempo di riscontrare la presente esprimendo il parere di codesta Onorevole Commissione per quanto è di propria specifica competenza.

Ringraziamo ed a completa disposizione per qualsiasi ulteriore schiarimento con osservanza ci segnaliamo.

Dev.mi

IL PRESIDENTE
(Avv. A. Zoli)*Luigi Zoli*

3030

1 All.

AEREA TESCO

SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA

CAP. SOCIALE - SOTTOSCRITTO L. 300.000 VERSATO L. 100.000

FIRENZE

VIA VALFONDA, 9

TELEFONO 27.302

C. C. 100.002 - FIRENZE

5 Novembre 1945

LI

On.le MINISTERO DELL'AERONAUTICA
DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE
CIVILER O M A

Questa Società ha da tempo richiesto al cedente Ministero e più volte sollecitato il permesso di gestire una linea aerea merci e poste sul tratto Firenze - Roma - Napoli - Palermo.

La scelta di questo tratto di linea e le limitazioni al solo servizio merci e poste era motivata, al tempo delle richieste, dalle seguenti considerazioni:

- Occupazione dell'Alta Italia da parte dell'esercito tedesco
- Mancanza quasi assoluta di mezzi di trasporto civili in Italia
- Operazioni militari in corso nel territorio Italiano e conseguente impiego degli aeroporti italiani come basi militari
- Necessità di dare un collegamento a Firenze con la parte d'Italia da tempo liberata.

Ora che la guerra è finita e tutto il territorio italiano è libero ed i trasporti terrestri stanno rapidamente sopprimendo alle necessità del traffico normale, questa Società ritiene opportuno adeguare le richieste di linea alla situazione attuale, chiedendo la prosecuzione della linea fino a Milano ed estendendo il traffico anche al trasporto passeggeri.

La ns. Società si rende perfettamente conto delle difficoltà che cedente On.le Ministero deve incontrare nell'assegnare i tratti di linea fra le varie società che ne fanno richiesta, in concorrenza anche a quelle che prima dell'attuale guerra già svolgevano tale attività.

Si permette però far presente che per il passato lo scalo di Firenze è sempre stato trascurato da tutte le società mentre lo scalo presiede della ns. Società è appunto quello di assicurare e sviluppare i collegamenti aerei della Toscana e di Firenze in particolare che oltre ad avere una importanza massima nel campo culturale ed arti-

AEREA TESO

SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA

CAP. SOCIALE - BOTTACCHETTO L. 300.000 VERSATO L. 100.000

FIRENZE

VIA VALFONDA, 9

TELEFONO 27-862

C. C. 100.002 - FIRENZE

Li 5 Novembre 1945

- 3 -

stico e perciò turistico, ha acquisito in questi ultimi anni un notevole valore come Regione a forte sviluppo industriale ed artigianale.

In considerazione di quanto detto, la ns. Società si permette raccomandare a codesto On.le Ministero che, se difficoltà di concessione di linea fra le varie società, possono ritardare la concessione dell'intero tratto da noi richiesto, venga almeno concessa alla nostra società il tratto ROMA FIRENZE MILANO in quanto a parere di tutti gli Enti e categorie economiche e sociali della nostra regione si rivela sempre più indispensabile un collegamento rapidissimo con i due maggiori centri con i quali la ns. regione ha rapporti.

Dall'esame di dati statistici appare necessario che la linea abbia una frequenza trisettimanale con velivoli capaci di garantire per ogni corsa un trasporto di almeno: 12 passeggeri, 1 q.le di posta, 3 q.le di collettame (giornali e pacchi) ed in base a tali necessità la ns. società ha già concretato un dettagliato progetto tecnico economico per la realizzazione della linea, progetto che teniamo a completa disposizione per l'esame e l'approvazione da parte di codesto On.le Ministero.

A questo punto desideriamo confermare quanto già a suo tempo esposto e precisamente che la ns. Società non richieda nessuna sovvenzione per l'esercizio della linea.

La linea darà la possibilità ai ns. viaggiatori di arrivare sulle prime ore del mattino a Roma e a Milano e la sera stessa rientrare a Firenze.

Ci permettiamo ricordare che la ns. Società oltre al piano tecnico organizzativo ed economico ha già predisposto tutto quanto al momento attuale è possibile per la rapida realizzazione della linea e precisamente: capitale, personale tecnico e di volo, officina per la manutenzione e riparazione dei velivoli; ha inoltre già preso contatti con industrie nazionali ed americane per l'acquisto di materiale di volo necessario, ricevendo assicurazioni che è possibile ottenere una rapida fornitura del materiale stesso previa autorizzazione da parte dei rispettivi Governi.

Nel mentre quindi con la presente ci permettiamo sollecitare nuovamente l'autorizzazione all'esercizio

./.

C. C. 100.002 - FIRENZE

● AEREA TESTO

SOCIETÀ A RESPONSABILITÀ LIMITATA

CAP. SOCIALE - SOTTOSCRITTO L. 200.000 - VERSATO L. 100.000

FIRENZE

VIA VALFONDA, 9

TELEFONO 27-362

Li 5 novembre 1945

- 4 -

della linea, alla luce di quanto sopra esposto chiediamo contemporaneamente l'autorizzazione all'acquisto del materiale di volo presso industrie nazionali o americane.

Restiamo a completa disposizione per qualsiasi ulteriore delucidazione ed in attesa di cortese riscontro, ringraziamo e distintamente salutiamo.

IL PRESIDENTE
(Avv. A. Zoli)

3027

0072