

Mario Facci

## LE OFFICINE DALDI E MATTEUCCI (DEMM)

[Già pubblicato in "Nuèter noialtri - Storia, tradizione e ambiente dell'alta valle del Reno bolognese e pistoiese", a. XXVI, n. 52 (dicembre 2000), pp. 353-84.

© Gruppo di studi alta valle del Reno

Distribuito in digitale da Alpes Appenninae - [www.alpesappenninae.it](http://www.alpesappenninae.it)]

Questo studio rappresenta il primo serio tentativo di ricostruire, sulla base di un'ampia documentazione diretta, le vicende storiche della DEMM. Si tratta dell'industria che ha rappresentato per decenni la struttura produttiva fondamentale per tutta la montagna ed è il fondamento storico di quel distretto industriale che oggi va da Pavana Pistoiese, alla Venturina, a Porretta, a Castel di Casio, a Silla, a Gaggio, fino a Iola e Lizzano e che, con i suoi 2000 addetti, è la vera ricchezza delle nostre valli.

Abbreviazioni archivistiche:

ACP= Archivio Comunale di Porretta Terme

ASB= Archivio di Stato di Bologna

CEDD= Carte eredi Dino daldi

### LE ORIGINI. L'OPRAM (Officina Ricambi Auto e Moto).

Giacomo e Dino Daldi<sup>1</sup>, nativi di Capugnano in una casa che rimase di loro proprietà fino al 1975 e che in origine era stata della famiglia Marconi, terminata la grande guerra mondiale (1915-1918), pensarono di iniziare una lavorazione artigianale di ingranaggi per ricambi di motori di autoveicoli.

Giacomo Daldi, perito industriale, aveva lavorato a lungo durante la guerra a Campo Tizzoro in una fabbrica d'armi (la SMI, un grande polo metallurgico e siderurgico nel pistoiese), mentre Dino era al fronte. Giacomo aveva l'inventiva e l'intraprendenza. Dino era il braccio e lavorava nella piccola officina che i fratelli avevano approntato in Capugnano e frenava nel contempo gli entusiasmi del fratello.

Entrambi, nel 1919 si trasferirono a Milano per continuare questa loro attività e il 29 dicembre rilevarono da Giacinto Citterio una piccola officina posta in via Lazzaro Spallanzani n. 6-8 (proprietario dello stabile era l'ing. Piero Genolini) con i materiali che ivi si trovavano, per il prezzo di 3900 lire<sup>2</sup>.

Questa prima officina si chiamava OPRAM (Officina Ricambi Auto e Moto) ed era di esclusiva proprietà dei fratelli Giacomo e Dino Daldi.

Con questo acquisto la grande e gloriosa avventura della *Daldi* aveva inizio.

Questi giovani ed entusiasti imprenditori, con la loro iniziativa che con i primi decenni di questo secolo raggiungerà il massimo sviluppo in Porretta, portarono nell'alta Valle del Reno lavoro e benessere; l'industria metallurgica che prenderà poi il nome di *Daldi e Matteucci*, insieme all'industria termale rappresentavano e rappresentano tutt'ora i capisaldi di tutta l'economia di questa valle.

Un preciso contratto con l'ing. Pietro Gerolini Giacomo Daldi lo firmò il 29 settembre 1922, per quattro anni, con scadenza 29 settembre 1926, rinnovabile, con un canone d'affitto di lire 1000 ogni trimestre per i primi due anni e lire 1500 per gli altri due. Si trattava di *un ampio locale terreno composto di due botteghe verso strada e due retri verso corte. I locali vengono concessi nello stato attuale di buona conservazione; ogni riparazione od adattamento anche se prescritte dalle superiori autorità comunali o di Pubblica Sicurezza si intende a carico del conduttore*<sup>3</sup>.

**1926. Società Anonima Officine Meccaniche Daldi.** Il 29 ottobre 1926 venne costituita in Milano la Società Anonima Officine Meccaniche Daldi con sede in via S. Gregorio n.27.

La società era costituita da Gnechi dottor Vittorio, Pifferi Giuseppe, Daldi Giacomo, Daldi Dino, Bariani Antenore e Matteucci Luigi. La società aveva per oggetto la fabbricazione e il commercio di pezzi di ricambio per autoveicoli e motocicli. La durata della società era ventennale, il capitale era di lire 120.000 ed era rappresentato da 120 azioni da lire 1000 ciascuna, ogni socio possedeva 20 azio-

ni. Presidente del consiglio d' amministrazione venne eletto il dottor Vittorio Gnecci e consiglieri delegati Giacomo Daldi e Giuseppe Pifferi<sup>4</sup>.

Si trattò di una azienda che fin dal suo esordio ebbe un vertiginoso sviluppo e diventò ben presto la prima fabbrica italiana specializzata per pezzi di ricambio auto e moto.

**1928. Società Anonima Daldi e Matteucci (DEMM).** La primitiva società, costituitasi nel 1926 subì in pochi anni profondi mutamenti per cui quasi tutti i primitivi soci uscirono dal gruppo societario e vi rimasero solo i fratelli Giacomo e Dino Daldi e Luigi Matteucci. Nel 1928 si costituì la Società Anonima Daldi e Matteucci con sede in via Cadamosto n.7 in e poi in via Pirelli 16/a sempre in Milano. Il capitale sociale raggiunse progressivamente i 2.500.000 di lire.

La piccola fabbrica milanese rappresentò un vero boom industriale fu ben presto insufficiente e pertanto si pensò subito ad un nuovo stabilimento. Il desiderio dei fratelli Daldi era sempre stato quello di costruirlo nella loro terra d'origine, cioè a Porretta.

### **1926-1927. PRIMO STABILIMENTO DELLA DALDI E MATTEUCCI A PORRETTA A BORGO SOLE.**

Il 17 maggio 1926 Angelo Daldi fu Emilio, per conto della soc. Daldi e Matteucci, fece richiesta al comune di Porretta di acquistare una porzione di terreno del vecchio cimitero per costruire un' officina meccanica.

Il podestà Aldo Pini, *considerata la convenienza dell'affare come alienazione di area fabbricativa, ma più ancora l'utilità di assicurare (con la costruzione dell'officina meccanica) della mano d'opera alle maestranze del luogo, perché questo piccolo centro possa affermarsi, come è lecito sperare, anche nel campo dell'industria, acconsente.*

Il comune pretese £. 10 al mq<sup>2</sup> per un totale di circa 800 mq<sup>2</sup> (circa 8000 lire), e mise come condizione che la fabbrica desse lavoro ad almeno 50 operai e l'attività iniziasse non oltre il 1927<sup>5</sup>.

La richiesta della Società Daldi e Matteucci di costruire uno stabilimento metallurgico a Porretta e qui trasferirvi tutta l'attività produttiva venne accolta con entusiasmo dagli amministratori comunali che in segno di incoraggiamento, nel 1926, le concessero l'esonero dal pagamento del tributo comunale di esercizio per 10 annualità<sup>6</sup>.

La fabbrica sorse in località Borgo Sole, all'incrocio fra la statale 64 Bologna-Porretta, sulla destra, all'imbocco di via Marconi, a valle dell'attuale via Rosselli. Occupava circa 2000 m<sup>2</sup> di superficie coperta in quanto venne acquistato anche del terreno adiacente. All'ingresso, posto lateralmente, vi era un cancello in ferro a due ante: in una vi era l'emblema del fascio littorio e nell'altra l'anno di costruzione: 1926.

Si iniziò con una trentina di dipendenti che alla fine del 1927 avevano raggiunto le 143 unità. Gli operai specialisti percepivano una paga giornaliera che variava da lire 29 a lire 32; gli operai qualificati da lire 24 a lire 27; gli operai comuni da lire 22 a lire 24, gli apprendisti (18-20 anni) da lire 16 a lire 19, quelli da 16 a 18 anni da 11 a 16 lire al giorno e i manovali da 18 a 21 lire.

All'epoca non vi erano contratti nazionali fra le organizzazioni sindacali di categoria e gli industriali, ma una libera contrattazione fra datore di lavoro e operai. Su queste retribuzioni sorse un contenzioso con intervento del Podestà e dell'Ufficio Provinciale della Confederazione Nazionale Sindacati fascisti di Bologna<sup>7</sup>.

Nei primi dieci anni la fabbrica registrò un costante sviluppo per cui vi fu un progressivo aumento di personale che nel 1937 raggiunse le 430 unità, fra operai ed impiegati<sup>8</sup>. Tutto personale del luogo e delle località circostanti. Si trattava di molte persone fino ad allora dedite all'agricoltura con scarsi guadagni che non sempre erano sufficienti per la sola sopravvivenza. Anche in montagna ebbe così inizio così l'esodo dall'agricoltura verso la fabbrica.

Dalla produzione iniziale di pezzi di ricambio per auto e moto si passò progressivamente alla produzione bellica, prima per la guerra d'Etiopia (1936) poi a quella di Spagna. Si costruivano ingranaggi, viti per le pompe dei sottomarini, portaeliche per aerei Savoia Marchetti e per aerei S.79 della Piaggio, parti di aerei da caccia Macchi e per mitragliatrici di contraerea Breda<sup>9,10</sup>.

Nel 1938 la fabbrica di Borgo Sole occupava 600 operai e 50 fra impiegati e personale vario. Produceva parti di ricambio per automezzi, motori d'aviazione e industriali, parti di trattori che servivano per le Ferrovie, l'Alfa Romeo, la Società Piaggio, ecc. La fabbrica era considerata *ausiliaria* e forniva il Regio Esercito, l'Aeronautica, la Marina<sup>11</sup>.

**Costruzione di trattori ad uso agricolo.** Nel 1938 la Daldi contava 600 operai e 50 impiegati. Di fronte al calo delle richieste militari, la società decise di fare un salto di qualità e produrre *trattori e cingoli per uso agricolo azionati da motori a nafta* della potenza di 40 HP di tipo Kletrak. Anche il motore doveva essere costruito nello stabilimento di Porretta, con la previsione di poter far uscire 50-100 macchine all'anno.

Nella richiesta ai competenti organi provinciale (Consiglio Provinciale delle Corporazioni) e ministeriale (Ministero delle Corporazioni) si sottolineava la necessità di compensare la produzione bellica che stava calando ed anche il fatto che in caso di un conflitto Porretta veniva considerata zona protetta. Con questa nuova produzione si poteva mantenere l'occupazione attuale (più di 1.000.000 di ore lavorative annue); si faceva notare che tale attività non poteva fare concorrenza alle grandi società FIAT e FORD che producevano pure trattori. 50-100 esemplari all'anno non potevano far concorrenza ai colossi industriali nazionali e stranieri. Ed infine si faceva notare che la produzione annuale di trattori in Italia era di 1500 esemplari, mentre il mercato interno, senza pensare alle colonie ed all'estero, ne richiedeva almeno il doppio<sup>12</sup>.

Il Consiglio Provinciale delle Corporazioni di Bologna diede parere favorevole (30 gennaio 1939) sottolineando, fra l'altro, l'opportunità che la ditta trovasse altri sbocchi produttivi in sostituzione della produzione bellica, a vantaggio oltre che della produzione nazionale, anche dell'occupazione locale in una zona della montagna geograficamente depressa<sup>13</sup>; al contrario il Ministero, in data 28 dicembre 1939 non ne autorizzò la produzione. Il gran capitale industriale nazionale aveva vinto ed eliminato un pericoloso concorrente che tentava di emergere sulla scena nazionale industriale. Secondo Armido Giacomelli, all'epoca operaio alla Daldi, di questi trattori ne fu fatta ugualmente una produzione per quanto limitata.

#### **NUOVO STABILIMENTO DELLA DALDI E MATTEUCCI .**

Fin dagli anni trenta ci si accorse che il piccolo stabilimento a Borgo Sole era insufficiente per la produzione che stava aumentando sensibilmente, per cui s'imponeva la ricerca di una soluzione radicale e la costruzione di un nuovo stabilimento in un'area ampia e con possibilità di ulteriore sviluppo. Il vecchio stabilimento inoltre, non rispondeva più alle moderne necessità tecniche e alle esigenze di igiene e sicurezza per gli operai e per gli impiegati che vi lavoravano.

*Negli anni trenta il regime dette un forte incremento all'areonautica e l'Italia conquistò molti primati. Ci inserimmo in quel programma. Ci fu così un'espansione dell'azienda ed una specializzazione qualitativa delle tecnologie produttive, in modo tale che il vecchio stabilimento risultò insufficiente a contenere le macchine e le lavorazioni. Decidemmo per la costruzione di uno stabilimento molto più grande, che inaugureremo nel 1939 con 1500 mq di superficie coperta<sup>14</sup>.*

Nel 1935 iniziarono le lunghe pratiche e trattative per la realizzazione della nuova fabbrica. Il prefetto di Bologna S.E. Tiengo nel gennaio 1938, nel dare parere favorevole così si esprime: *Trattasi di ditta seria, con larghi mezzi finanziari e la cui lavorazione di meccanica specializzata è ricercatissima anche all'estero<sup>15</sup>.* Il terreno venne individuato non molto distante da Borgo Sole, a valle della S.S. n. 64 Bologna-Pistoia. Essendo le proprietà interessate un po' restie a concedere il terreno, dovette intervenire il Commissario Prefettizio di Porretta, il commendator Mario Borghi, presidente dell'Azienda Autonoma di cura, e il cav. Dino Bassi, segretario del fascio locale, per concludere le trattative con la Società Edilizia di don Augusto Smeraldi e gli eredi Armaroli, trattandosi di un'opera che interessava tutta la comunità porrettana e l'Alto Reno.

Il terreno prescelto copriva una superficie di 13050 m<sup>2</sup>, di cui 10576 della Società Edilizia e il rimanente degli eredi Armaroli; questi ultimi, a loro volta, erano in contestazione con la prima per la delimitazione dei confini. Il terreno era situato a valle dell'Hotel Porretta, con accesso dalla strada statale. La progettazione del corpo centrale della fabbrica e dei corpi accessori, compresi gli uffici con la direzione e la portineria, venne affidata allo studio d'Ingegneria civile dell'architetto Piero Pedroni di Milano e il tutto venne realizzato dall'impresa Società Anonima Lungo Reno di Porretta. La costruzione si protrasse per tutto il 1938.

Il nuovo stabilimento<sup>16</sup> era costituito da una vasta porzione di fabbricato fatto di campate con pilastri di cemento armato, copertura in cotto, nervature in cemento e serramenti apribili a ribalta per la circolazione dell'aria. Ne derivarono, oltre ai vari reparti di lavorazione, magazzini per materiali grezzi e lavorati, spogliatoi per uomini con gabinetti e lavabi, ugualmente per donne, refettorio con cucina per il riscaldamento delle vivande e con deposito di biciclette. Venne predisposta la motoriz-

zazione di tutte le macchine in modo che fossero eliminate le trasmissioni aeree a cinghia che causavano la maggior parte degli infortuni sul lavoro. Si prevede pure una *camera di medicazione*. Vennero inoltre predisposti uffici per le paghe degli operai, uffici di direzione, uffici per il personale tecnico, per i disegnatori, spogliatoi per i capo-reparto, gli impiegati, i disegnatori, con lavatoi, doccie e gabinetti.

Tutti i locali vennero riscaldati col *sistema centrale a bassa pressione*. Venne inoltre costruito un apposito impianto per *l'estinzione degli incendi*. Venne pure predisposta una sala convegni e un Dopolavoro aziendale.

Nel 1939 venne acquistata un'altra porzione di terreno confinante e su progetto degli ingegneri Mansutti di Padova e Melani di Porretta venne costruita un'altra porzione di fabbricato ad uso *reparto forni, forgie e magazzini*.

### 1939. ATTIVITÀ PRODUTTIVA NEL NUOVO STABILIMENTO DALDI E MATTEUCCI.

Nel 1939 la nuova fabbrica già funzionava e occupava 700 operai e 60 impiegati. La potenzialità produttiva era in continua ascesa e il desiderio di produrre qualche cosa di più complesso che non fossero solo pezzi di ricambio, ingranaggi ed altro, era sempre un costante desiderio della proprietà.

**Motocarro cilindrata cm 3750, 25HP.** Il 26 maggio dello stesso anno Giacomo Daldi inoltrò all'Ispettorato Regionale del Lavoro una richiesta per la produzione di *motocarri della portata di ql 10+/-15, muniti di trasmissione a cardano, cambio speciale con riduttore e semiassi sfilabili, traenti, freni idraulici, tutti di ideazione della ditta*.

Caratteristiche principali dell'autocarro: *complesso di trasmissione per motocarri composto di un cambio speciale, con riduttore che permette 6 velocità e quindi una velocità massima di 50-60 km orari e minima di km 6, onde la possibilità di superare notevolissime pendenze a pieno carico. La trasmissione è composta da un albero montato su punti speciali ad aghi elastici e di un gruppo differenziale conico elicoidale munito di speciale rapporto montato su cuscinetti registrabili, nonché di una coppia di semiassi sfilabili traenti e non portanti i quali danno le più assolute garanzie sotto ogni sforzo, evitando il pericolo della rottura e perdita delle ruote (...)* Il motore presentava una cilindrata cm 3750, potenza circa 25 HP con raffreddamento ad aria forzata mediante una turbina. La frenatura era di tipo idraulico. Il tutto montato su uno speciale telaio in lamiera stampata<sup>17</sup>.

Secondo la ditta il complesso progettato costituiva una vera e propria novità in materia e poteva essere ampiamente applicato dalle industrie civili e dagli agricoltori, non essendo ingombrante e sostituendo facilmente il traino animale, in particolare per il trasporto a non lunghe distanze su strade cattive di derrate deteriorabili come latte, ortaggi, ecc. Ne derivava la possibilità di vendita non solo sul mercato italiano, ma anche estero, soddisfacendo anche alle esigenze di autarchia poste dal regime<sup>18</sup>.

Si voleva anche in questo modo uscire dalla produzione quasi esclusivamente militare, per assicurare la continuità dell'attività produttiva e *dedicarsi alla produzione di un complesso che più si confaccia alla propria attrezzatura e preparazione tecnica*<sup>19</sup>. Si sfruttano così l'esperienza di tanti anni nella costruzione delle varie parti di ricambi di automezzi, con la possibilità di rilevare e valutare i requisiti tecnici del complesso. La Daldi aveva maestranze con grande esperienza in questo ambito, aveva impianti già esistenti da sfruttare al meglio e quindi non era necessario aumentare macchinari e attrezzature. Si prevedeva un costo alla vendita di 15.000 lire l'uno<sup>20</sup>.

La *Confederazione Fascista degli Industriali di Bologna* in data 13 marzo 1940 non diede parere favorevole in quanto il mercato aveva scarse possibilità di assorbimento e avrebbe messo in crisi numerose aziende costruttrici del settore<sup>21</sup>.

Venne dato invece parere favorevole da parte del *Ministero delle Corporazioni Ispettorato Corporativo Circolo di Bologna* che lo considerò un veicolo del tutto nuovo, in confronto ai motocarri che venivano costruiti dai fabbricanti di motocicli (M.M., C.M., G.D., ditta Cavani, Moto Morini). Il permesso definitivo da parte del Ministero delle Corporazioni di Roma non venne però mai accordato<sup>22</sup>.

Non ottenendo il permesso alla produzione dei motocarri, la Daldi aggirò l'ostacolo e li fece collaudare dalla *Ditta Motocarri Morini di Bologna* chiamandoli S.A.C.M.E.R.A. Sotto questo nome ne vennero costruiti diversi esemplari, ma la ditta concorrente M.M. *Fabbrica Italiana Motocicli di Bologna*, il 23 novembre 1938, denunciò l'abuso e la fabbricazione venne sospesa. Una successiva richiesta presso il Ministero non ebbe alcun risultato. Infatti il 6 giugno 1940 il ministero competente respinse ulteriormente la domanda in quanto non vi era la necessità per il bisogno nazionale<sup>23</sup>.

**Organizzazione interna dello stabilimento Daldi e Matteucci.** Nel 1941-42 lo stabilimento comprendeva 1228 dipendenti e l'organizzazione interna comprendeva:

1 *Direttore Tecnico*, responsabile della lavorazione, del personale tecnico e della produzione (*ing. Luigi Matteucci*, coadiuvato da *Dino Daldi*).

1 *Vice Direttore Tecnico*. Stesse mansioni in caso di assenza del direttore. Si occupava dell'approvvigionamento del materiale, del magazzino specialmente quello degli acciai, sorvegliava i lavori esterni e i servizi ausiliari (*Bruno Pierallini*, già alle dipendenze della Società Metallurgica di Campo Tizzoro e quindi a conoscenza della lavorazione di armi e munizioni).

1 *Capo Officina*. Sorvegliava la lavorazione, assegnava e distribuiva il lavoro, proponeva premi, punizioni e licenziamenti, decideva sul lavoro da farsi. Alle sue dipendenze vi erano 18 capi reparto ad ognuno dei quali era affidata una fase di lavoro (*Bruno Mencaglia*, proveniente dall'Alfa Romeo di Milano e dalla S.A. Camillo Sacerdoti).

1 *Capo Ufficio produzione*. Introduceva il lavoro a seconda delle commesse, faceva prelevare i materiali grezzi e ne seguiva il processo di produzione. Stabiliva e controllava i programmi di lavoro. Seguiva l'evasione degli ordini (*Olindo Martelli* che proveniva dalla Piaggio con esperienza nello stesso settore, avendo lavorato per 12 anni in ditte aeronautiche).

1 *Capo collaudo*. Controllava tutte le fasi della lavorazione e dava il benestare per l'inizio della lavorazione successiva (*Pietro Pellicci*, proveniente dalla S.P.I.C.A. di Livorno e dalla Piaggio di Pontedera ove per 14 anni aveva avuto lo stesso compito).

1 *Capo Ufficio Tecnico*. Aveva alle proprie dipendenze tutti i disegnatori dello stabilimento per la progettazione delle macchine e gli utensili necessari all'officina. Riproduceva i disegni della clientela e stabiliva le fasi della lavorazione. Risolveva tutte le questioni tecniche riguardanti l'officina (per nove anni *Giuseppe Mazzoni* che proveniva dalla Scuola Aldini-Valeriani di Bologna).

1 *Capo Ufficio calcolazione*. Studiava la resistenza, lo spessore dei denti degli ingranaggi, la qualità del materiale da impiegarsi in una determinata lavorazione, sorvegliava la costruzione dei primi pezzi della serie, ne modificava e predisponendo l'attrezzatura (*ing. C.A. Blind*, da 8 anni alle dipendenze della ditta, studioso del ramo e profondo conoscitore della materia).

18 *Capi Reparto*. Ognuno dirigeva il proprio reparto, sorvegliando il buon andamento della produzione. Distribuivano il lavoro e insegnavano agli apprendisti. Inoltre proponevano premi, multe disciplinari e risarcimento danni. Essi erano: *Primo Betti*, capo macchinario; *Giorgio Nesti*, capo macchinario; *Gino Bovani*, capo controllo centrale; *Bruno Mattioli*, capo reparto montaggio e costruzione macchine; *Giulio Cappellini*, capo reparto torneria; *Luigi Bruschi*, capo reparto torneria; *Alfredo Donati*, capo reparto utensileria; *Luigi Coppi*, capo reparto manutenzione; *Rinaldo Pierallini*, capo reparto trattamenti termici; *Efisio Fiori*, capo reparto dentatrici; *Italo Muzzarelli*, capo reparto aggiustaggio; *Giovanni Marconi*, capo reparto fresatrici; *Giuseppe Fidenti*, capo reparto rettifiche; *Armido Giacomelli*, capo reparto frese; *Giuseppe Zecconi*, capo reparto punterie; *Gilberto Minelli*, capo reparto motocarro; *Ferrer Cinotti*, capo reparto frese; *Mosè Magni*, capo reparto elettricisti.

3 *Periti industriali*: *Ettore Bettucchi* presso l'Ufficio Produzione; *Mario Zapparoli* presso l'Ufficio Tecnico; *Nello Minguzzi* presso l'Ufficio Calcolazioni.

La maggior parte delle persone sopraricordate avevano percorso gradino per gradino tutta la scala della gerarchia tecnica nella stessa officina, con perfetta conoscenza del reparto loro affidato e nelle loro specifiche competenze.

**Disciplina in fabbrica. Sanzioni. 16 guardiani.** Nell'organizzazione interna aveva pure grande

importanza il problema disciplinare. La difficoltà per il mantenimento della disciplina negli opifici nei quali lavoravano operai tratti dalla campagna era il mantenimento del rispetto dell'orario di lavoro, della disciplina dei reparti e i rapporti fra gli stessi operai. Per ottenere tutto questo, a parte le misure coercitive come multe o altre sanzioni, esisteva un servizio di sorveglianza composto di 16 guardiani<sup>24</sup>.

Nella primavera del 1941 il licenziamento di alcuni operai attivisti del partito, Geri, Vivarelli, Manferrari e Franzaroli creò qualche fermento nell'ambiente politico di Porretta; questi operai erano stati accusati di presunte irregolarità nel conteggio delle loro ore straordinarie, ma *i licenziamenti erano stati tutti esaminati ed approvati nelle singole cause e motivazioni dal Commissario Fabbricazione di guerra che aveva nello stabilimento un ufficiale addetto alla sorveglianza disciplinare dei dipendenti*. In particolare, il Manferrari, *Fiduciario del Sindacato Operai Meccanici*, venne riconosciuto colpevole di aver alterato i propri documenti di cottimo per trarne un illecito aumento di salario<sup>25</sup>.

Dino Daldi, responsabile della produzione, il 4 novembre 1941 venne a sua volta deferito alla Commissione Federale di Disciplina del P.N.F. per essere sottoposto al provvedimento della censura da parte dell'eccellenza il *Sottosegretario di Stato per le fabbricazioni di guerra*. La causa di questo atto, relative a *eccessive commesse assunte e conseguenti notevoli scarti e ritardo di consegne, scarso interessamento e cura nella preparazione delle maestranze*, non avevano apparentemente nulla a che vedere con i licenziamenti che si erano verificati pochi mesi prima, ma in effetti vi era stata una coincidenza temporale molto sospetta. Pur con tutte le giustificazioni portate a sua difesa Dino Daldi subì ugualmente una censura<sup>26</sup>.

**Officina scuola-lavoro.** Un grosso problema non fu tanto il reperimento di maestranze, ma di operai specializzati nel settore, mancando nel territorio scuole specializzate, una mancanza a cui avrebbe sopperito negli anni Sessanta l'apertura dell'Istituto tecnico industriale statale.

Nelle città i giovani, data la loro vita attiva svolta fin da giovanissimi, apprendevano più facilmente le attività della campagna, mentre avevano più difficoltà ad entrare in un mondo del lavoro di grande precisione quale era meccanica.

D'altra parte il *Contratto nazionale del Lavoro dell'Industria meccanica* prevedeva tre anni di apprendistato per l'addestramento di un operaio. La Daldi riuscì ugualmente a formare bravi operai che, spesso, venivano sottratti alle ditte concorrenti. La formazione avveniva *accoppiando gli allievi ad operai già specializzati che erano ugualmente retribuiti, frequentando una scuola serale appositamente istituita per gli apprendisti (regolarmente retribuiti), istituendo dei capi squadra che possedevano particolari attitudini all'insegnamento*. Nel 1941 questi *capi-squadra* erano: *Domenico Lenzi, Onelio Evangelisti e Nello Lotti*.

## LA DEMM DURANTE IL PERIODO BELLICO.

**1940. La Daldi all'inizio della guerra.** Nel 1940 il personale occupato nella fabbrica era composto da 1100 operai, più di 100 persone fra impiegati e dirigenti, ma un Regio Decreto minacciava seriamente l'occupazione, in quanto non era più possibile *continuare la produzione di macchine utensili del tipo: Torni paralleli di tipo superiore a 100 Kg, alesatrici, trapani a colonna per fori fino a 30 mm di diametro e piallatrici fino a 1500 mm. di corsa ed oltre*. Venne concessa una deroga per la Daldi al fine di evadere i molti ordini antecedenti la disposizione legislativa da parte della ditta Alfred Schutte di Milano<sup>27</sup>.

Con lo scoppio della guerra l'emorragia degli operai specializzati chiamati alle armi si fece più intensa e il problema del loro rimpiazzamento divenne particolarmente grave per la continuità del lavoro. Nel 1941 vennero richiamate le classi del 1922 e del 1923<sup>28</sup>.

**1941. Organico.** Dei 1228 operai occupati, 1174 erano al lavoro, gli altri richiamati. Alla sorveglianza della produzione, oltre ai 18 capi reparto vi erano 34 capi squadra. Ogni capo squadra o ogni capo reparto aveva alle sue dipendenze circa 22 dipendenti.

I reparti erano così costituiti: n. 1 *torneria* (167 operai); n. 2 *torneria rifiniture* (122); n. 3 *frese universali* (72); n. 4 *frese a creatore* (58); n. 5 *dentatrici* (46); n. 6 *forni e trattamenti termici* (30 op); n. 7 *rettifiche denti* (79); n. 8 *rettifiche interni ed esterni* (29); n. 9 *aggiustaggio* (132); n. 10 *mascheraggio* (96); n. 11 *attrezzerie* (34); n. 12 *collaudo* (57); n. 13 *manutenzione* (99); n.14 *elettricisti* (7); n. 15 *motocarro* (36); n. 16

servizi ausiliari (77); n. 17 cantiere (33)<sup>29</sup>.

**Inventario del 1941:** il macchinario installato alla DEMM era costituito da: 157 torni, 40 trapani, 49 rettifiche interne e esterne, 10 rettifiche per piani, 19 rettificatrici per evolventi denti, 15 stozzatrici per denti in ingranaggi, 34 stozzatrici, rodatrici, 68 fresatrici, 7 alesatrici, 7 smussatrici e filettatrici, 5 mortestatrici, 9 affilatrici per utensili, 6 smerigliatrici e pulitrici, 13 mole, 6 macchine per falegnameria, 4 grues, 12 presse, maglie e bilancieri, 22 fra forni, saldatrici, sabbiatrici ed altro<sup>30</sup>.

**1942-1943. Attività produttiva.** Nel 1942-1943, pur essendo in pieno periodo bellico, la ditta era in continua espansione e le relative domande al Ministero dell'Industria, tramite l'Ispettorato del Lavoro, si moltiplicavano.

Il 9 luglio 1942 si chiese di modificare il macchinario esistente *per la lavorazione dei motori avio, riduttori, moltiplicatori, invertitori, complessi per armi, ricambi automobilistici, nonché per la lavorazione di attrezzature di precisione da utilizzare nell'approntamento dei particolari suddetti*<sup>31</sup>. Si chiedeva pertanto l'autorizzazione per acquistare palliatrici, torni paralleli, fresatrici, strozzatrici, affilatrici e seghe a nastro.

L'autorizzazione prima venne respinta in base alle allora vigenti disposizioni di legge sul blocco degli impianti industriali, poi, dopo che venne precisato che le attrezzature servivano per le forniture militari, il permesso venne accordato.

Ugualmente nel 1943, dopo previa autorizzazione ministeriale concessa per le forniture belliche, venne acquistata *una retifica idraulica Rasetti*<sup>32</sup>, *una alesatrice Ceruti tipo Aunu*, *una rettificatrice tipo Minerva*<sup>33</sup>, forni elettrici a bagno di sale in sostituzione di quelli a *gas di carbone* che si erano rivelati inadatti nel caso di impiego degli acciai autarchici: non permettevano infatti di raggiungere le indispensabili caratteristiche meccaniche per consentire l'uso specifico dei nuovi materiali. I forni elettrici servivano per la cementazione, tempera e bonifica degli acciai<sup>34</sup>.

Nel luglio del 1943, considerando sicura la fabbrica dai bombardamenti alleati *perché posta in fondo al Reno*, a fronte di massicce richieste di forniture per il Ministero dell'Aeronautica, Piaggio di Pontedera, Isotta Fraschini di Milano, Alfa-Romeo di Milano-Napoli, la ditta chiese l'autorizzazione per l'acquisto di più di 70 macchinari (alesatrici, fresatrici, piallatrici, torni, spuntatrici, rettifiche, trapani, limatrici, ecc) per una spesa di 10.000.000 di lire<sup>35</sup>.

A quell'epoca, la Daldi e Matteucci, entrata nel progetto delle fabbriche "protette", teneva occupati in tutto lo stabilimento 1400 operai e 130 fra dirigenti e impiegati<sup>36</sup>. Particolarmente elevata in questa situazione di guerra era la presenza delle donne, anche se molti lavoratori furono esonerati dal servizio militare perché erano occupati in uno stabilimento ausiliario<sup>37</sup>. L'abbondante richiesta di lavoro portò all'organizzazione di diversi turni; nel periodo di massima produzione si praticavano tre turni: dalle 7 alle ore 15; dalle 15 alle 21 e dalle 21 alle 7 del giorno successivo. Il turno di notte era formato da solo uomini. La tariffa era quella sindacale: il salario di un apprendista era di lire 0,45 l'ora, quello di un manovale di lire 1,20, quello di un operaio qualificato di lire 1,84 e quello di un operaio specializzato di lire 3,06 l'ora<sup>38</sup>.

Fino all'8 settembre 1943 tutta la Daldi lavorò a pieno regime: nel vecchio stabilimento di Borgo Sole, rimasto sempre attivo, venivano occupati circa 100 operai adibiti prevalentemente al montaggio di macchine utensili di fabbricazione della ditta, mentre in quello nuovo chiamato *Nuove Officine* erano occupati 1300 lavoratori suddivisi in tre turni giornalieri nella produzione di ingranaggi e pezzi speciali per motori avio, invertitori e riduttori per motori marini di propulsione, cambi, differenziali, pezzi vari per autoveicoli, costruzioni meccaniche di precisione ed altro. Pur non avendo mai avuto commesse dirette dalle amministrazioni militari di allora, i due stabilimenti erano compresi fra gli impianti ausiliari poiché lavoravano in sub commesse per alcune delle principali ditte che attendevano a fabbricazioni belliche<sup>39</sup>.

Dopo l'8 settembre molte lavorazioni subirono una forte contrazione a causa della improvvisa mutazione politica che avvenne in Italia, per cui il personale venne progressivamente ridotto e in pochi mesi (febbraio 1944) si dimezzò: 600 dipendenti<sup>40</sup>.

#### **1944. Trasferimento della Daldi e Matteucci in Alta Italia.**

Fin dal 1943, cioè dopo l'8 settembre, la fabbrica venne posta sotto il controllo tedesco: *i tedeschi controllavano Bologna e nella provincia ogni settore della vita politica, civile e amministrativa. Le fabbriche*

non sfuggivano alla regola, solo che i nazisti anziché generalizzare l'occupazione diretta, preferirono in più casi approfittare della piena disponibilità degli industriali locali i quali furono tutti dei fedeli e zelanti collaborazionisti<sup>41</sup>.

Ciò non avvenne per la Daldi e Matteucci come i documenti e la storia che riportiamo possono avvalorare.

La fabbrica diventò sempre più indispensabile per l'esercito tedesco, essendosi quello italiano praticamente disperso dopo l'8 settembre; ubicata in una posizione troppo esposta alle incursioni aeree alleate, i tedeschi subito pensarono di trasferirla in Germania e ciò sarebbe avvenuto se la proprietà non li avesse anticipati.

Il trasferimento della fabbrica fu quindi una scelta obbligata; alla fine di settembre del 1943, a 20 giorni dall'8 settembre, una commissione di ufficiali germanici e di funzionari del Ministero della produzione bellica del Reich, dopo aver visitato lo stabilimento, vista la piena funzionalità ed efficienza del sistema produttivo della DEMM dichiararono che la fabbrica sarebbe stata considerata *Stabilimento protetto*, in quanto strategicamente troppo importante per la produzione bellica. Ciò però comportava anche il trasferimento di tutto il complesso industriale, maestranze comprese, in Germania ed esattamente a Dessau.

Per scongiurare una così grave decisione la proprietà iniziò tutta una serie di contatti e mediazioni, ottenendo che il trasferimento avvenisse in Alta Italia. Prima venne indicata Zogno in provincia di Bergamo, quindi venne scelta la provincia di Novara: Intra, Laveno e Pallanza Monterosso. Il 24 gennaio 1944 fu deciso il trasferimento in queste località. Vennero sistemati i locali prescelti, ne vennero costruiti dei nuovi e progressivamente macchinari e personale vennero spostati.

Fu un'operazione lunga e difficoltosa: un solo viaggio di andata durava 7-8 giorni. Nel luglio 1944 il trasferimento risultava completato: a Monterosso nel comune di Pallanza gli uffici e l'ingranaggeria, a S. Bernardino in comune di Intra le macchine utensili e a Laveno l'attrezzeria. Sul posto esistevano difficoltà logistiche: lo stabilimento di Monterosso per esempio, era distribuito su tre piani con difficoltà nella collocazione dei pezzi<sup>42</sup>. La maggior parte degli operai accettarono il trasferimento perché così facendo non perdevano il lavoro e soprattutto l'esonero al servizio militare loro concesso<sup>43</sup>.

**23 Giugno 1944: Porretta e la Daldi bombardate.** Il trasferimento era quasi completato, quando la Daldi venne pesantemente bombardata. I capannoni delle *Nuove Officine* erano stati trasformati in deposito viveri per le truppe germaniche. I danni provocati furono ingentissimi.

Nel vecchio stabilimento di Borgo Sole, già abbandonato, si installò pure un magazzino di viveri tedesco, in parte colpito dai bombardamenti. Nel Dopoguerra nei locali rimasti agibili si sarebbe insediata provvisoriamente la ditta Marchesini di Bologna che produceva giocattoli. In seguito anche quest'ultima, lasciò i locali<sup>44</sup>.

**Produzione negli stabilimenti in Alta Italia: Intra, Laveno e Pallanza-Monterosso.** Le commesse non erano più quelle dell'Esercito Italiano che si era disciolto, ma esclusivamente quelle delle forze armate germaniche che ordinarono la costruzione di 350 mozzi per cliché di aeroplani e 1450 meccanismi per eliche a passo variabile. Questi ordini solo in minima parte vennero portati a termine, in parte per le difficoltà a reperire le materie prime, in parte per un vero sabotaggio che fu messo in atto dal personale e dalla direzione dell'azienda (ritardi di produzione opportunamente studiati, difficoltà tecniche inesistenti, prezzo, ecc.). Tutto questo avveniva benché in officina gli operai fossero controllati da un ingegnere tedesco<sup>45</sup>.

**Movimento partigiano all'interno della Ditta DEMM sia a Porretta che in Alta Italia.** Inevitabilmente dopo l'8 settembre 1943 lo sbandamento generale dei giovani soldati e dei giovani di leva fece nascere anche a Porretta le formazioni partigiane. I boschi e le montagne erano vicini e facili nascondigli per questo movimento.

Tutti i dipendenti della DEMM furono muniti di lasciapassare tedesco che permetteva loro, oltre che di sfuggire alla leva ed al servizio militare della R.S.I., di uscire anche nelle ore di coprifuoco e quindi di essere di aiuto ai clandestini. Ma tali permessi la ditta li fornì anche a decine di altre persone che non erano loro dipendenti.

Giovanni Brasa era stato rastrellato ed adibito a lavori di fortificazione a Sammommè. Venne liberato per interessamento della ditta. Ugualmente fu fatto per Pio Serra e Stefano Cinotti, rastrellati dai tedeschi e portati a Spedaletto (strada n. 64 della Collina) per lavori di fortificazione. Lino Bassi, Mario Lodovisi, Augusto Petroni, Vincenzo Mattei e Donatello Borgognoni (noto partigiano della zona) rastrellati e portati nel centro di raccolta, vennero tutti liberati perché considerati operai della Daldi per attestazione della ditta. Non solo, il Borgognoni più volte venne accompagnato con automezzi della ditta al comando clandestino dei partigiani a Bologna per la consegna di messaggi e per ricevere ordini. Di questi episodi la storia della DEMM di questo periodo è ricchissima.

La DEMM consegnò ai partigiani della zona di Porretta Terme armi occultate nel periodo 8 settembre-maggio 1944 e precisamente: 4 mitragliatori con 4000 munizioni, 7 moschetti con relativi caricatori, 3 casse bombe a mano<sup>46</sup>.

Anche in Piemonte gli operai si trovarono a contatto con la resistenza dell'Alta Italia, movimento molto ben organizzato; inevitabilmente nei due stabilimenti fra i giovani lavoratori la resistenza attecchì facilmente e così si formarono cellule clandestine che operarono all'interno ed all'esterno delle fabbriche. Ai partigiani vennero fornite armi, viveri, carburante, munizioni e consistenti contributi in denaro. Tutto ciò si poté attuare per il rapporto di grande fiducia e di collaborazione fra personale, dirigenti e proprietà.

Ricordiamo infine il sacrificio del figlio dell'ing. Matteucci, contitolare della ditta, che arruolatosi nelle formazioni partigiane nell'autunno del 1944 a Cannobbio, cadde in uno scontro con i fascisti.

### **Memoriale della Società Anonima Daldi e Matteucci al Comitato Provinciale di Liberazione Nazionale<sup>47</sup>.**

Terminata la guerra i proprietari della DEMM, messi sotto accusa dal Comitato di Liberazione Nazionale della Provincia di Bologna e incolpati di collaborazionismo con il precedente regime, risposero con un memoriale che ripercorreva tutte le tappe della resistenza al tedesco invasore che gli operai e il personale direttivo della fabbrica, d'accordo con la proprietà, attuarono dopo l'8 settembre. Riportiamo alcuni stralci molto significativi e inediti sull'attività partigiana che si svolse nelle fabbriche in quel periodo, anche a Porretta.

*Dopo circa 20 giorni dall'8 settembre 1943 lo stabilimento venne visitato da una Commissione di Ufficiali germanici e da funzionari addetti al Ministero della produzione bellica del Reich che, constatata l'efficienza delle Officine, ebbero a preannunciare che la Società sarebbe stata "Stabilimento protetto", ossia a disposizione del Governo Germanico.*

Successivamente, Giacomo Daldi, come è già stato detto in precedenza, riuscì ad evitare il trasferimento della fabbrica in Germania ed attuò invece quello in Alta Italia.

*Messi in efficienza gli opifici e iniziato il lavoro, fu fatto tutto il possibile per produrre il minimo necessario. Infatti le forze armate germaniche avevano trasmesso alla Società Daldi una sola commessa riflettente la costruzione di: a) n° 350 mozzi per eliche di aeroplani; b) n° 1450 meccanismi per eliche a passo variabile. L'ordine che doveva espletarsi a mezzo di consegna mensile di 450 unità a far data dal giugno 1944, non fu che parzialmente eseguito. E così fu fatto anche per gli ordini successivi, sempre dilazionati e parzialmente evasi.*

In questo memoriale si descrive anche come nell'approvvigionamento delle materie prime si cercasse di ritardare gli ordini, creare conflitti di competenza con la Piaggio, capocommessa di cui la Daldi era una subconcessionaria, oppure rivolgendosi a società, come la Cogne, situate in zone già controllate dai Partigiani i quali non avrebbero certamente permesso il trasporto di tale materiale strategico. Tutto questo veniva naturalmente attuato con molta cautela e con un'infinità di stragemmi, perché permanentemente in fabbrica stazionava un ingegnere tedesco delegato al controllo dalla superiori autorità militari tedesche.

Nella seconda parte di questo memoriale si ricorda l'importante ruolo svolto dalla ditta nei confronti delle maestranze per evitare che venissero chiamate alle armi o che fossero trasferite, essendo il riconoscimento di dipendente di uno stabilimento protetto, quale era la DEMM, un autentico lasciapassare che più volte servì a salvare la vita a non poche persone, dipendenti o meno.

*La Società aveva anche anteriormente al luglio 1943 fatto tutto il possibile allo scopo di evitare la chiamata alle armi di tutti i suoi dipendenti soggetti ad obblighi militari. Posso affermare senza tema di smentita che i dirigenti delle officine allora funzionanti a Porretta Terme fecero del loro meglio, non solo per proteggere il personale dalle chiamate, ma inserirono nell'elenco degli esonerati nominativi del tutto estranei allo stabilimento e che*

solo per tali circostanze, saltuariamente, prestavano servizio. Anche dopo l'otto settembre fu decisamente seguita la stessa linea di condotta, usando ogni raggio onde evitare che operai o impiegati potessero essere forzatamente arruolati nelle forze fasciste o deportati in Germania (...) Aggiungo che anche allorquando le officine furono trasferite i nostri dirigenti rimasti a Porretta, nonostante la inesistente pratica di lavoro, provvidero all'ottenimento di lasciapassare a favore dei nostri operai non trasferiti e che infine furono occultati nelle officine notevoli quantità di armi e munizioni onde favorire le formazioni partigiane. Anche ad Intra nelle assunzioni furono di preferenza favoriti giovani soggetti a obblighi militari, furono esperite assunzioni proforma e ottenuto esoneri anche di personale che aveva già ricevuto la cartolina precetto.

Inoltre il sottoscritto personalmente intervenne in aiuto a dipendenti minacciati dalle autorità fasciste, sia anteriormente che posteriormente il 25 luglio. Si ricorda il nome del signor Santi domiciliato a Porretta per il quale la società aveva ricevuto diffida di allontanamento dal lavoro, nonostante tale diffida, per molti mesi l'operaio fu retribuito ed aiutato; inoltre si ricorda il caso del signor Bizzarri capo reparto ed elettricista che essendo ricercato dalla polizia, perché elemento ritenuto pericoloso causa contatti col nemico, apparteneva al partito di sinistra, ecc., venne fatto fuggire in automobile e trasportato da Porretta ad Intra. Inoltre numerosissimi sono stati gli interventi allo scopo di liberare operai che erano stati arrestati dai tedeschi e dai fascisti in occasione dei così detti rastrellamenti in montagna. L'intervento tempestivo dei funzionari della Società effettuato con decisione provocò il rilascio di molti giovani dei quali persino alcuni estranei allo stabilimento. Si ricorda in proposito il caso di operai che furono liberati dopo di essere stati trasferiti dai tedeschi da Intra alle carceri di Milano a S. Vittore e di Varese e poche ore prima della loro partenza per la Germania(...) Infine il sottoscritto ebbe a dare disposizione che tutti gli operai che si erano arruolati nelle formazioni partigiane venissero regolarmente pagati come se presenti al lavoro; tale favoreggiamento venne a suo tempo scoperto dalla Brigate Nere locali di Intra e il direttore della Società venne chiamato a dare spiegazioni alla presenza del federale Vezzalini; ciò avvenne nel periodo del noto rastrellamento della Valdossola.

Nella terza parte del memoriale infine, Giacomo Daldi elenca gli aiuti attivi in denaro, generi alimentari, benzina, generi di vestiario, armi, ecc. forniti a tutte le formazioni partigiane che ne avevano fatto richiesta.

I titolari della Società vennero poi scagionati dall'accusa di collaborazionismo.

Nella storiografia della resistenza il contributo della Daldi e Matteucci in favore del movimento partigiano è stato ampiamente riconosciuto.

#### **1948. Ritorno della fabbrica a Porretta.**

Con la fine della guerra la fabbrica continuò ancora la sua attività a Intra, Laveno a Pallanza, soprattutto per il fatto che a Porretta gli stabilimenti erano inagibili in quanto danneggiati dai bombardamenti e bisognava riparare i gravi danni provocati dalla guerra e inoltre mancava l'energia elettrica sufficiente a far funzionare tanti macchinari. La società elettrica bolognese, in seguito alle distruzioni e ai danni subiti, non era ancora in grado di soddisfare tutte le richieste.

A Porretta pure le Terme avevano subito notevoli danni e la stagione termale estiva faceva fatica a decollare, mentre la disoccupazione era la costante preoccupazione della autorità civili locali e provinciali.

Questo ritorno era auspicato da tutti, ma solo nel 1948 si realizzarono le condizioni per il rientro. Esso poté avvenire dopo che vennero ricostituiti e riparati i capannoni danneggiati dalla guerra e dopo che la Società Elettrica Bolognese poté assicurare la quantità di energia necessaria<sup>48</sup>.

#### **NOTE**

1 Giacomo Daldi nacque a Porretta (Capugnano) nel 1895. Dino Daldi nacque pure a Porretta il 10.3.1897 e morì il 15.8.1972

2 CEDD

3 *Ibidem*

.

4 *Ibidem*.

5 ASB, *Sottoprefettura di Vergato, Affari comunali*, cart. 379, Bagni della Porretta, 1926.

6 ACP, *Atti del Podestà* del 18 giugno 1926.

7 ACP, 1927, Tit. 3 Cat.12, Organizzazioni sindacali.

8 *Il Resto del Carlino*, 18 marzo 1937, visita a Porretta Terme del Prefetto di Bologna, S.E. Tiengo.

9 P.A., Ciucci, *Storia della DEMM*, in "Pcinque", 1° maggio 1978. *Intervista al ragioniere Giovanni Gatti* (1904-1978, direttore amministrativo della DEMM in quegli anni)

10 CEDD.

11 ASB, *Ispettorato Regionale Lavoro*, 4 fasc. 36/1938.

12 *Ibidem*.

13 ASB, *Atti Camera di Commercio*, serie IX, cart. 24, Cl. X 1-3, *Stabilimenti ausiliari della Provincia*.

- 14 P.A. Ciucci., *Intervista a Luigi Matteucci*, in "Pcinque", giugno 1978.
- 15 ASB, *Atti Camera di Commercio*, Serie IX, cart. 25, *Stabilimenti ausiliari della Provincia, La Daldi e Matteucci*.
- 16 *Ibidem*.
- 17 ASB, *Ispettorato Regionale del Lavoro*, 5, 10/1939.
- 18 *Ibidem*.
- 19 *Ibidem*.
- 20 *Ibidem*.
- 21 ASB, *Atti Camera di Commercio* serie IX, cart. 24, cl. X 1-3. *Stabilimenti ausiliari della provincia*.
- 22 *Ibidem*.
- 23 ASB, *Ispettorato Regionale del Lavoro*, 6, 1940.
- 24 CEDD.
- 25 Secondo la testimonianza orale dei fratelli Giacomelli, allora operai alla Daldi, le ore segnate erano sì tante, ma erano state effettivamente lavorate. L'episodio, data la notorietà politica dei protagonisti, fece eco nell'ambiente paesano e soprattutto lavorativo e fu variamente valutato e commentato.
- 26 CEDD.
- 27 ASB, *Ispettorato Regionale del Lavoro*, 6, 1940.
- 28 CEDD.
- 29 *Ibidem*.
- 30 ASB, *Ispettorato Regionale del Lavoro*, 7, 1941.
- 31 *Ibidem*, 32/1942.
- 32 *Ibidem*, 35/1942.
- 33 *Ibidem*, 10/1943.
- 34 *Ibidem*, 31/1943.
- 35 *Ibidem*, 10/1943 2 parte.
- 36 *Ibidem*, 9/1943, fasc. Daldi e Matteucci.
- 37 Testimonianza orale di Luciano Masini, ex dipendente comunale, e di Osvaldo Orlandi, operaio alla Daldi dal 24 settembre 1941 al 30 settembre 1980.
- 38 *Ibidem*.
- 39 ASB, *Ispettorato del Lavoro*, 12, 1946-1948
- 40 *Ibidem*.
- 41 L. Bergonzini, *La Resistenza a Bologna*, Bologna 1970, pag. 13.
- 42 Testimonianza orale di Osvaldo Gualandi.
- 43 Testimonianza orale di Verardo Ferri operaio dal 1943 al 1945 in: Bergonzini, *La resistenza*, pp.110-111.
- 44 ASB, *Ispettorato del lavoro*, 12/1946/1948.
- 45 CEDD, *Memoriale inviato al Comitato Provinciale di Liberazione Nazionale nell'interesse della Soc. An. Daldi e Matteucci*.
- 46 *Ibidem*, allegato n.3.
- 47 *Ibidem*, se ne parla in M. Facci, A. Borri, *Porretta dall'Unità alla Repubblica (1859-1948)*, Porretta Terme 1998 ("I libri di Nuèter", 23), pag. 312.
- 48 ASB, *Ispettorato Regionale del Lavoro*, 12 1946-1948. Relazione del 3 settembre 1947 del Capo Circolo dell'ispettorato del Lavoro alla richiesta della Daldi di ritornare a Porretta.