

Relazione sulle officine CARIM

Nelle grotte di Costozza

(Da copia dattiloscritta formata da cinque pagine)

Lo stabilimento sotterraneo di Costozza (Chiamato stabilimento "C") è sorto per ordine del Ministero della produzione bellica germanico (RUK) nel quadro di un complesso produttivo programmato dallo stesso.

Era infatti intenzione del R.U.K di costruire due grossi stabilimenti in grotta che fossero completamente sicuri da offesa aerea – uno a Riva del Garda (Stabilimento "X") ed uno a Costozza (Stabilimento "C").

*Detti stabilimenti dovevano produrre dei gruppi completi di propulsione per aeromobili (gruppo motore elica e **naca**) in misura dei mille unità al mese.*

Per potere eseguire questo assurdo programma venne costituito un Consorzio fra L' Alfa Romeo, L' Isotta Fraschini e le Reggiane che prese il nome di C.A.R.I.M.

Le ditte consortili cercarono in tutti i modi di impedire la realizzazione di questo programma. Però in ultimo, costretti da minacce, per evitare che il proprio macchinario (patrimonio nazionale insostituibile) e le maestranze venissero forzatamente portate in Germania, si videro costrette a cedere parzialmente acconsentendo il trasporto a Costozza di alcuni reparti.

La continua resistenza e le mille difficoltà create dalle Direzioni costrinsero i tedeschi poco dopo a mutare sostanzialmente il programma iniziale.

Così lo stabilimento X che venne iniziato dall'Alfa Romeo venne da questa abbandonato e dal RUK affidato alla Fiat di Torino e a Costozza si iniziarono nell'aprile del 1944 i lavori di sterro e sbancamento in grotta e vennero apprestati i reparti per installare il macchinario, in attesa che venisse stabilito un programma di produzione attuabile.

Inizialmente i lavori preparatori venivano controllati dal C.A.R.I.M., ma poi il RUK constatato il lento procedere dei lavori, in netto contrasto col loro programma, tolse tale incarico al C.A.R.I.M. facendo intervenire direttamente la TODT che istituì sul posto uno speciale ufficio lavori.

Successivamente vennero trasportati colà di forza il reparto e gli alberi a gomito dell'Alfa Romeo, quello di produzione dei bilancieri ed un reparto misto delle Reggiane che avrebbe dovuto attrezzarsi per la produzione delle bielle. Da parte dell' Isotta Fraschini vennero portate soltanto una ventina di macchine della Di Vicenza che erano già pronte per essere spedite in Germania e solo così poterono essere trattenute costì.

Questa in breve la forzata formazione dello Stabilimento "C" che in base al programma gradualmente ridotto si poteva ritenere finita nel marzo 1945 ed era costituito dai seguenti reparti:

ALFA ROMEO:	<i>Operai 350 , macchine installate 250,</i>
DUCATI :	<i>Operai 300, macchine installate 300,</i>
CARIM :	<i>Operai 210, macchine installate 12,</i>
REGGIANE :	<i>Operai 150, macchine installate 240,</i>

Ditte esterne:

SIEMENS: Operai 20,
ITALSTRADE: Operai 100,
FACCHIN: Operai 35,
SCAMBI: Operai 20,
PIANEZZOLA: Operai 20

- Sorveglianza industriale tedesca: 1 ingegnere e 7 impiegati;
- Sorveglianza gendarmeria tedesca : 1 maresciallo e 3 uomini;
- Guardia italiana: 2 tenenti e 50 uomini del GNR; (guardia nazionale repubblicana)
- Guardia della X armata : 1 tenente e 40 uomini (armati di tutto punto- anche lanciafiamme)

E' evidente che col sorgere dello stabilimento cominciarono le preoccupazione delle ditte da una parte e del C.L.N dall'altra per garantire l'incolumità delle macchine in caso di ritirata dei tedeschi.

*Dal C.L.N. venne incaricato il sig. **Salvatore Astorino**, residente in Costozza di prendere i collegamenti necessari per tenere informato il Comitato di quanto avveniva nell'ambito dello stabilimento. Il Sig. **Astorino** informava anche questo dell'andamento della produzione e poteva constatare che questa era veramente la minima necessaria perché lo stabilimento non cessasse di esistere.*

Molto si deve all'intelligente intervento del Comitato se sono state evitate delle azioni di bombardamento che altro non avessero fatto che vittime ed aumentare il pericolo di far trasferire in Germania personale che qui era al sicuro da azioni di rastrellamento.

*Così passo' tutta l'estate 1944 e l'inverno 44/45. In tutto questo periodo il sig. **Astorino** mantenne frequenti contatti con la ditta anche nei momenti in cui questi erano molto pericolosi.*

*Nel marzo 1945 la situazione militare cominciava essere tale da far pensare possibile da un momento all'altro precipitare della situazione. Occorreva perciò concretare il programma prestabilito di tutela del macchinario precisando meglio i compiti degli interessati. A tale scopo in casa del sig. **Astorino** ebbe luogo un convegno col Comandante della Brigata SILVA accompagnato da un esponente del C.L.N.*

In questo convegno venne esaminata attentamente la situazione delle grotte arrivando in assoluto pieno accordo alle seguenti conclusioni:

- 1) *Seguire con la massima attenzione i movimenti della X^a armata che aveva destinato le zone libere della grotta a proprio deposito di carburanti e munizioni. Per fortuna il materiale depositato a quella data era molto esiguo.*
- 2) *Mantenere come in precedenza la calma assoluta nella zona evitando qualsiasi atto di forza anche se provocato.*
- 3) *La Direzione del CARIM si impegnava a far tutto il possibile e con ogni mezzo di venire ad accordi pacifici con i tedeschi perche' questi lasciassero libere le grotte senza effettuare le distruzioni del macchinario e del materiale come era stato loro ordinato.*
- 4) *In ogni modo veniva predisposto un collegamento permanente con il Comando di BRIGATA SILVA perché qualora le trattative non avessero avuto, malgrado ogni sforzo, buon esito,*

potesse intervenire la forza. Vennero resi noti al Comandante gli elementi fidati della Ditta sui quali si poteva fare sicuro affidamento e che erano pronti a tutto.

- 5) *Il Comandante la BRIGATA SILVA avrebbe preso tutte le misure necessarie per impedire che i tedeschi, ritirandosi attraverso Costozza, potessero entrare nelle grotte dove potevano facilmente effettuare una difesa.*

Gli accordi presi vennero subito eseguiti e scrupolosamente mantenuti.

Nella settimana cruciale dal 23 al 29 aprile si ebbe subito la sensazione che gli avvenimenti stavano per precipitare. Mentre gli incaricati tecnici del RUK parlavano ancora di cambiamento di programmi di costruzione, gran parte degli operai incominciava a partire per Reggio e per Milano e in ogni modo verso i luoghi di residenza delle proprie famiglie.

Rimanevano al loro posto quelli che per ciò erano previsti e pochi altri.

La Direzione dello stabilimento prese la posizione netta nei confronti degli incaricati tecnici del RUK. Una parvenza di collaborazione non poteva più esistere poiché a noi erano noti gli ordini che i tedeschi avevano prima di abbandonare qualsiasi obiettivo.

Si pote' giungere ad un accordo a noi favorevole. Le macchine non sarebbero state distrutte. Rimaneva ancora sostanzialmente la preoccupazione dei militari della X Armata.

Il giorno 25 è partita la Gendarmeria tedesca e la X Armata ha sostituito la GNR nella guardia agli ingressi. Il 26 la GNR si scioglie. Una piccola parte inquadrata va a Vicenza, i rimanenti si disperdono, alla sera del 26 partono gli incaricati tecnici del RUK. Rimaneva così sul posto solo il tenente della X Armata con i suoi 40 militari che distribuivano la nafta e la benzina agli autocarri tedeschi che continuamente affluivano.

Con questo tenente erano già stati presi contatti diretti ed indiretti per ottenere che si ritirasse senza far saltare nulla. Gli venne pure detto che il numero dei patrioti armati nella zona era di 3000 e che, qualora avesse iniziate delle distruzioni, ogni via di scampo gli sarebbe stata tagliata. Dopo lunghe discussioni siamo riusciti ad ottenere che le munizioni venissero trasportate fuori dalla grotta (all'uscita di Longare) dove sarebbero state fatte saltare.

Il giorno 27 queste munizioni e soprattutto le bombe che erano state predisposte dalla TODT per far saltare il macchinario vennero caricate dai nostri dipendenti su un camion e rimorchi.

Nonostante tutte le nostre insistenze non ci è stato possibile di fare uscire questo carico dalle grotte il 27.

Il 27 sera si ebbe l'unica azione aerea contro le grotte; dei caccia hanno lanciato 6 proiettili contro la zona della mensa causando due feriti.

Il 28 mattina il fronte era a pochi chilometri. Continuavano ad arrivare vetture germaniche di ogni tipo per rifornirsi di benzina.

Il Tenente non volle desistere dal proposito di far saltare le munizioni.

I nostri elementi di collegamento, temendo che le promesse fatte non venissero mantenute volevano far accorrere gli armati. Per fortuna verso le ore 10,30 il Tenente acconsentì al trasporto del carico di esplosivo (circa 8 tonn.) fuori dalle grotte, nel posto prestabilito dove venne fatto

brillare. Vennero pure fatte saltare le poche munizioni che erano in grotta, causando danni insignificanti.

Subito dopo il Tenente e i soldati si allontanarono in direzione di Vicenza.

Lo stabilimento era salvo.

Occorreva impedire che vi arrivassero altre vetture tedesche in ritirata. Questo compito fu assolto brillantemente dalla Brigata SILVA. A NANTO ed a LUNIGNANO venivano fermati ed accolti con le armi in mano, i più venivano fatti prigionieri, qualcuno riuscì a passare, ma era vera fuga.

Alle ore 14 arrivarono le prime camionette americane.

Ormai ogni pericolo era scongiurato e lo stabilimento era definitivamente salvo. Salvo perché si possa contribuire alla ricostruzione della nostra bella Patria così martoriata.

Tutti hanno fatto il proprio dovere, ma questa è appena la preparazione per la rinascita.

Non si abbandoni la fede che ci ha sorretto e si continui con ogni sforzo in fattiva collaborazione verso un migliore domani.