

WIGWAM

NEWS



DIVENTA RESILIENTE!

**PARTECIPA CON NOI
E SOSTIENI LA RETE DELLE
COMUNITA' LOCALI WIGWAM**

Quote associative 2024

- Socio Ordinario € 25,00
- Socio Sostenitore € 100,00
- Socio Sostenitore Ente € 300,00

c/c Postale n. 69120327 intestato a Wigwam APS Italia o con bonifico a IBAN IT86X0760112100000069120327 BIC/SWIFT BPPIITRRXXX

Scegli Wigwam per il tuo **5 per mille**

92061130289



Christopher Martinello
di anni 11
di Lugo di Vicenza (Vi)

Lavoro candidato
al Premio Wigwam
Stampa Italiana 2024
Giovani comunicatori
per Comunità resilienti
→ info@wigwam.it

11

DEL CANTIERE
PARTECIPATIVO

*Thiene, città
dei commerci*

Casa Insieme
FONDAZIONE INSIEME ALTOVI ONLUS

In collaborazione
con la Fondazione
Insieme AltoVi Onlus
di Thiene (Vi)

**ALTO
VICENTINO**
Wigwam®
Local Community

La Comunità Locale
Wigwam
Alto Vicentino

L'ALTO VICENTINO CON LA SUA STRAORDINARIA VIA DELLA LANA

la produzione di "panni alti", nel triangolo laniero Schio-Thiene-Valdagno
Dal patrizio veneziano Nicolò Tron, ad Antonio Fogazzaro e al Lanificio Ferrarin

Scrive lo storico thienese Nicola Scudella che, mentre nel territorio vicentino l'industria laniera viveva momenti critici, per quanto riguardava la produzione di "panni alti", nel triangolo laniero Schio-Thiene-Valdagno, la situazione migliorò a partire dai primi decenni del Settecento. Ruolo decisivo lo ebbe il patrizio veneziano Nicolò Tron, ambasciatore della Serenissima.

Dopo il suo ritorno, nel 1717, dall'Inghilterra si stabilì a Schio e apportò notevoli innovazioni nel settore tessile. Nel 1738 fondò il primo rilevante opificio di pannilani, dove si fabbricavano le cosiddette

"londrine", tessuti realizzati con filati di pregio. Inizialmente i thienesi furono perplessi di fronte a tali cambiamenti ma i più intraprendenti decisero di investire sulla produzione dei panni-lani di qualità. Presero avvio quindi anche a Thiene attività industriali che crearono i presupposti per la nascita di quella che divenne la prima attività economica. E che tale rimase anche nei secoli successivi.

Sicuramente determinante per la crescita del settore fu anche la costruzione, nel 1885, della Ferrovia delle lane che collegava Torrelbvicino, Schio, Thiene, Rocchette, Arsiero. Nel 1905 iniziarono i lavori anche per la costruzione del-

“
Sapeva che sarebbe venuto a salutarla ad un bivio, dove la strada che ella doveva percorrere è raggiunta da un'altra che move direttamente da Villascura
dal Daniele Cortis di Antonio Fogazzaro, 1885

L'Alto Vicentino
E LA SUA STRAORDINARIA VIA DELLA LANA



Gli alunni della scuola paritaria "La Grande Quercia", Maria Cristina Grigolato, Elena Refosco, Kevin Marsetti, Chiara Martinon e Cristina Zheng

la tratta Thiene-Piovene, lunga poco più di 10 km.

Attualmente in una tabella turistica, posta lungo il dismesso percorso ferroviario, è specificato che: "...oggi si può passeggiare sul sedime della ex ferrovia Rocchette-Arsiero...E' una passeggiata adatta a tutti. Numerosi gli spunti d'interesse...". Vale la pena di sottolineare che oggi quel percorso è conosciuto, e un'altra tabella lo ricorda, anche per la presenza, in questo territorio, di uno dei maggiori scrittori vicentini, **Antonio Fogazzaro** che ambientò nella

villa Velo Valmarana, ora Ciscato, il romanzo *Daniele Cortis*.

Una sottolineatura la merita l'importantissima arteria stradale denominata la strada del Costo, sp.349, che collega da oltre 170 anni Thiene con l'Altipiano di Asiago, territorio che da sempre, ha rapporti privilegiati con in comprensorio thienese. Così descrive la sua realizzazione, nel libro "Storia di Thiene" Alessandro Giongo, storico thienese, nonché dal 1871 al 1902, dirigente del Comune: "... la gigantesca strada del Costo lunga chilometri 35, [iniziata nel 1845] e compiuta nel 1854 sul dorso della montagna col dispendio di circa 400 mila Franchi, sui quali il Comune di Thiene concorse colla vistosa caratura di circa L. 25 mila. Questa è l'unica via di comunicazione delle popolazioni del Distretto di Asiago con Thiene, e che facili-



Marchio storico del Lanificio Ferrarin

ta l'esportazione dei prodotti naturali e l'importazione dei generi di prima necessità... Tutti i rapporti commerciali, industriali ed agricoli di quegli abitatori alpigiani sono con Thiene, al cui mercato unicamente accorrono per lo smercio delle loro manifatture..."

Queste note, necessarie per un settore che ha reso l'Alto Vicentino noto in tutto il mondo per la produzione laniera, introducono il dialogo fra Valeria Balasso e un gruppo di ragazzi della classe quinta della scuola primaria "La Grande Quercia": Maria Cristina Grigolato, Elena Refosco, Kevin Marsetti, Chiara Martinon, Cristina Zheng. **Capogruppo Christopher Martiniello.**

Cristopher: Nel cartellone che abbiamo a scuola si legge il titolo: "I lanifici thienesi": qual è la loro storia?

Valeria: E' molto importante conoscere questo percorso memorabile, perché fonda-



Ciminiera del Lanificio Ferrarin



Arturo Ferrarin con i familiari al rientro dal raid Roma-Tokio

mentale per lo sviluppo di Thiene, come lo fu l'economia legata alla produzione e lavorazione della seta. A Rozzampia, dove nel 1279 era stata costruita la roggia Verlata, esiste il molino Cavedon all'interno del quale, dal XVI al XIX secolo, era in funzione un laboratorio per il follo dei panni, prodotti con sole lane di pecora di buona qualità, i pesanti panni thienesi garantivano protezione dal freddo e dalla pioggia.

Il prof. Fontana, nella "Storia di Thiene", sottolinea che "Alla prima mostra dei prodotti del suolo e dell'industria della provincia vicentina, il 25 agosto 1855, erano cinque i fabbricanti thienesi che presentavano saggi della loro migliore produzione: Antonio Brunalli, Giovanni Miola, Angelo Zironda e Angelo Ferrarin. Nello stessi anni nasce anche la filatura e la fabbrica di lanerie di Francesco Scalcerle. Questi sono solo alcu-

ni nomi particolarmente noti del rilevante settore laniero thienese. Ma la ditta che rimarrà, per la sua longevità e importanza e della quale approfondiremo la storia, è il lanificio Ferrarin.

Cristopher: Dove è situata questa fabbrica?

Valeria: I Ferrarin erano già presenti in città nella seconda metà del Settecento. Nel 1845 Angelo, oltre alla villa, situata nell'attuale via delle Pastorelle, aveva acquistato otto campi. A fianco dell'abitazione esisteva, dal 1830, nella stradella della roggia Malcantone, un laboratorio per la follatura e filatura di proprietà di Giò Batta Farinon,. Era l'acqua della vicina roggia a muovere una ruota di un mulino che garantiva l'energia necessaria. Divenuto di proprietà dei Ferrarin fu il punto di partenza del lanificio. Poco dopo venne costruita una nuova fabbrica che nel ventennio successivo era già completamente meccanizzata e ritenuta tra le cinque più importanti di Thiene.

L'ascesa continuò, tanto che, scrive Nicola Scudella, l'azienda si inserì fra i più importanti complessi lanieri d'Italia, soprattutto per la



Lanificio Ferrarin. Anni duemila



Partenze dalla stazione di Thiene

qualità del prodotto e divenne il simbolo della Thiene industriale. Il suo potenziale produttivo prima dello scoppio della guerra 1915-18 era costituito da 5.000 fusi e 116 telai meccanici. Il lanificio seppe superare anche i momenti di crisi, tanto che nel secondo dopo guerra impiegava oltre 500 operai. Un numero importante che garantiva sicurezza economica a tantissime famiglie.

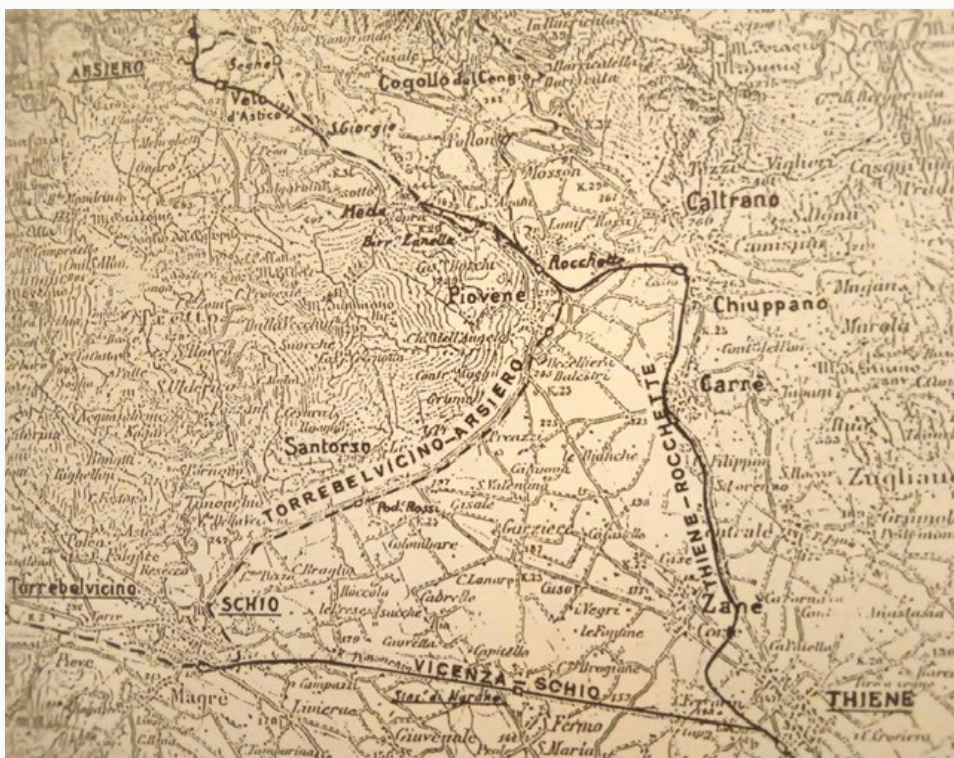
Cristopher: Quale è stato il primo luogo dove sono stati venduti i prodotti con il marchio Ferrarin?

Valeria: E' quasi impossibile risalire alle prime vendite effettuate dai Ferrarin a partire dagli anni Trenta dell'Ottocento. E' molto più facile venire a conoscenza dei progetti che la ditta avrebbe realizzato per merito della fama raggiunta da Arturo, il leggendario pilota che effettuò il raid

Roma-Tokio nella primavera del 1920, e che apparteneva a questa famiglia. Infatti fra i documenti conservati nell'archivio c'è una lettera del fratello Angelo che, entusiasta dei successi di Arturo lo sprona a diffondere il marchio dell'azienda.

E' datata 21 maggio 1920 "Carissimo Moro mio...Non puoi immaginare la gioia nel ricevere la tua lettera che naturalmente feci subito pubblicare dai giornali come pubblicammo anche le altre da te dirette ai fratelli e genitori... Tutti parlano di te in tutta Europa e qui fra noi poi non posso descriverti l'entusiasmo frenetico di tutti. Noi in casa poi non facciamo che consultare i giornali ed abbiamo consumati atlanti e carte del Raid... Chissà che impressioni avrai provate, che timori, che divertimenti...Avrai certamente trovato Shibakawa i quali hanno grandi filiali a Shianghai, Kobe, Osaka, Tokio, Yokohama e in tutte le principali città del Giappone e Cina.

lo scrissi del tuo viaggio alle loro filiali di Amburgo e di Londra, e si devono esser inte-



Tracciato della linea della ferrovia della lana: Thiene-Piovene-Arsiero



La Roggia a fianco del Lanificio Ferrarin

ressati certamente a te... Dal Giappone ebbi enormi richieste... Se ne hai il tempo interessati Moro mio che io e Battista veniamo poi giù a trovarti e faremo assieme fortuna... Perfino da Londra ho ricevuto giornali che parlano di te e delle tue avventure... In attesa del gran giorno che come te per noi pure sarà il più bello della nostra vita, coi baci di tutti di casa ricevi gli abbracci



Villa Velo Valmarana Ciscato

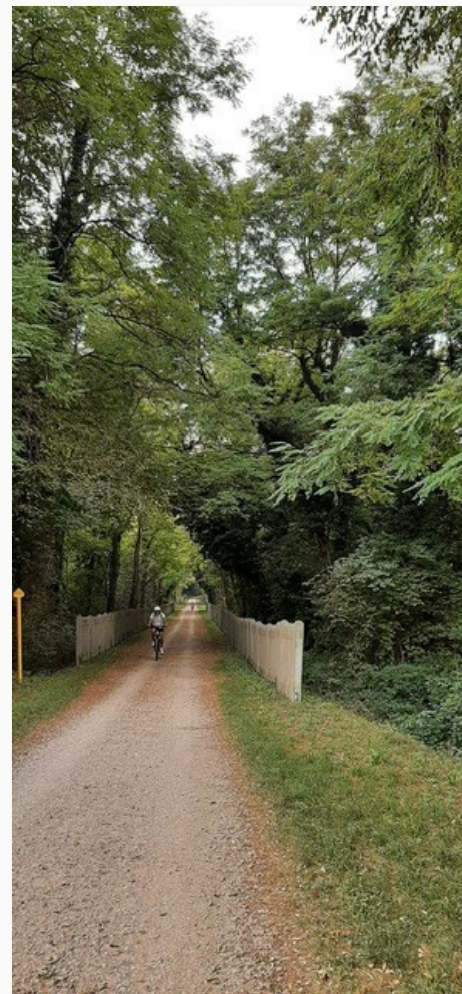
ed i baci affettuosi e sinceri dal tuo amato fratello Angelo”.

Cristopher: Qual era lo scopo di Arturo di effettuare il tragitto Roma-Tokio?

Valeria: Arturo era nato a Thiene il 13 febbraio 1895. Era il sesto di sette fratelli, ma non aveva molto interesse per la ditta di famiglia. Fin da bambino aveva sempre dimostrato una grande passione per gli aerei. Appena concluso il percorso scolastico iniziò a frequentare le scuole di volo. Allo scoppio della prima guerra mondiale entrò a far parte della nascente aeronautica militare.

La passione per il volo non lo abbandonò mai e quando, nel gennaio del 1920, venne a conoscenza della progettazione del raid Roma-Tokio scrisse una lettera alla madre spiegando i motivi che lo spingevano voler far parte della squadra che avrebbe raggiunto l'Oriente: "Mi danno 50.000 lire alla partenza ed altre 50.000 appena arrivato a Calcutta...Figurati come deve essere meraviglioso un viaggio attraverso tutti quei paesi quasi sconosciuti. Ti porterò un'infinità di ricordi del Giappone... Cosa vuoi mamma, il pericolo è quasi nullo, vediamo in volo tante belle cose che forse non ci capiterà mai più l'occasione di vedere e ci pagano bene...Non ti dico poi la fama che mi farà se riuscirò ad arrivare a Tokio..."

Il 14 febbraio 1920, partirono da Roma undici equipaggi ma a Tokio, il 31 maggio, arrivò solo Ferrarin con il suo motorista Gino Capannini.



Il percorso ciclo-pedonale Piovene Rocchette-Arsiero

Quindi **lo scopo del viaggio** lo racconta proprio Arturo nella missiva alla mamma: grande desiderio di volare, di partecipare a una straordinaria avventura, di scoprire luoghi meravigliosi, di ottenere fama e pure denaro. Oltretutto, come abbiamo letto nella lettera del fratello, gli interessi economici legati all'azienda di famiglia, erano molti. L'accoglienza che i giapponesi riservarono a Ferrarin fu stupefacente. Tutto questo **si può definire una eccezionale azione di marketing.**

Cristopher: E' ancora in funzione questa azienda?

Valeria: L'ultimo Ferrarin a condurre la ditta è stato Mario. Il suo unico figlio ed ere-



de, Antonio, morì nel 1987, appena trentenne, in un tragico incidente mentre rientrava da un viaggio di lavoro in Germania. La crisi economica, spinta fortemente dalla delocalizzazione di numerose fabbriche anche di questo settore, portò, nel dicembre del 2010, alla chiusura dello storico lanificio, dopo quasi due secoli di attività.

Cristopher: *Il titolo di questa intervista è La via delle lane, lo storico trenino e un grande scrittore: Antonio Fogazzaro che abitava a Villa Velo Valmarana. A chi apparteneva la storica dimora?*

Valeria: Antonio era figlio di Mariano, un ricco industriale del settore tessile che già nel

Settecento operava nel comparto della lana. Era di origini scledensi, poi trasferitosi a Vicenza. Antonio non seguì le orme paterne. Uomo di grande cultura divenne un bravissimo scrittore, più volte candidato al Nobel per la Letteratura. La storica dimora, visibile lungo la vecchia ferrovia, era di proprietà di sua suocera, Giuseppina Valmarana, e il romanziere vi trascorreva lunghi periodi, soprattutto durante l'estate. Nel suo libro "Daniele Cortis", ambienta le vicende del difficile e triste amore tra Daniele ed Elena, proprio a Villa Velo Valmarana, nel testo denominata "Villa Cortis".

Siamo giunti alla fine di



questo percorso senza parlare in modo adeguato della maggiore protagonista della nostra intervista: la lana. Il prezioso filato sarà oggetto di un approfondimento speciale. Infatti gli ovini sono sempre stati, soprattutto per l'Altipiano di Asiago, una risorsa economica di grande valore. Quando in pianura si stavano allestendo i primi laboratori e, dopo la metà del Settecento, le prime fabbriche per lavorare la lana, nelle nostre montagne vivevano oltre 100.000 pecore.

Di tale aspetto ne parleremo con Isabella, una giovane pastora-imprenditrice di Asiago, che cura un gregge di 150 pecore, un laboratorio per la filatura e uno per la creazione di prodotti ricavati dalla lana. Sarà questa persona entusiasta e appassionata a condurci alla scoperta di un settore che, specialmente le ultime generazioni, conoscono poco ■

© Riproduzione riservata



Tabella indicativa per il percorso fogazzariano