

PAOLO SNICHELOTTO

FABBRICHE DELL'ALTO VICENTINO A SERVIZIO DELL'ESERCITO DURANTE LA GRANDE GUERRA

L'entrata in guerra dell'Italia contro l'Austria-Ungheria, il 24 maggio 1915, rappresentò un'opportunità per l'industria italiana, che aveva risentito delle problematiche sorte all'accendersi del conflitto europeo dell'anno precedente: ritorno degli emigrati dagli stati belligeranti e difficoltà di reperimento di materie prime e dei trasporti.

A livello vicentino, si sono già sviluppate indagini sul settore tessile¹, che vedeva in prima fila i lanifici scledensi e valdagnesi, cui non mancarono commesse e lavoro anche durante le difficili giornate dell'offensiva austriaca del 1916 e la rotta di Caporetto del 1917. Risulta poco noto, invece, l'impegno delle industrie metallurgiche, meccaniche o artigianali chiamate a modificare la propria produzione e a convertire i macchinari a favore dello sforzo bellico. Tenteremo, per quanto fonti edite o archivistiche lo permettono, di porre in luce questo aspetto. Accenneremo, quindi, ad alcune industrie meccaniche dell'area pedemontana, di un'importante industria del legno di Schio, il cui titolare venne coinvolto in un processo a causa di forniture all'Esercito, e della ditta Luigi Dalla Via, che farà di tutto per inserirsi nella sfera delle commesse militari.

L'apporto della meccanica vicentina

«*Per fabbricare proiettili*» è il titolo di un articolo uscito venerdì 27 agosto 1915 ne «Il Giornale di Vicenza». L'anonimo estensore del breve pezzo ragguaglia i lettori che «*fu ieri a Schio l'on. Alessio*²

¹ Notizie sui lanifici Cazzola e Conte (l'unico che rimarrà a Schio) si leggono in Giovanni Luigi FONTANA, *Mercanti, pionieri e capitani d'industria. Imprenditori e imprese nel Vicentino tra '700 e '800*, Neri Pozza editore, Vicenza 1993, p. 142-143. Giorgio ROVERATO (*Il polo laniero vicentino nella Grande Guerra: alcuni problemi di storia industriale*, in *Operai e contadini nella Grande Guerra*, a cura di Mario ISNENGO, Bologna 1982, pp. 213-231) si sofferma sui lanifici Rossi e Marzotto.

² L'onorevole avvocato padovano Giulio Alessio, membro della Camera dei deputati (ne sarà vicepresidente), il 15 novembre 1917 diverrà componente civile del Comitato regionale di mobilitazione industriale per il Veneto (ne faceva parte anche l'on. Gaetano Rossi), di cui si parlerà più avanti.

Presidente della Cooperativa Veneta per la fabbricazione dei proiettili. Lo scopo della sua presenza era quella di raccogliere «*le adesioni dei diversi industriali per la patriottica opera*» di produrre ordigni. Così, assieme all'ing. Gio Battista Gelmetti, direttore dell'Industria Elettrica Scledense, il deputato padovano visitò gli stabilimenti meccanici De Pretto, Gregori, Saccardo e C. e altri. Qui, a quanto si intuisce, trovò disponibilità e impegno (lo avevano già fatto «*altri di Piovene e Marano*») «*per una produzione giornaliera cospicua per la quale l'on. Alessio si è molto compiaciuto*». L'azione dell'onorevole Alessio, pur influenzata da interessi di parte, mirava a sovvertire quell'handicap di impreparazione industriale venutosi a creare con lo scoppio del conflitto, aprendo nuovi orizzonti di sviluppo per industrie anche di modeste dimensioni.

Nella sua tesi di laurea, da cui si ricaveranno varie informazioni, Gabriele Dal Zotto³ informa che al sottosegretariato (poi Ministero) per le Armi e le Munizioni toccò la massima responsabilità direttiva dello sforzo produttivo bellico. «*Lo stato di guerra accentrò su quest'ente poteri particolarmente ampi in materie come la requisizione degli stabilimenti, la requisizione o militarizzazione delle maestranze, la stipulazione di contratti in forma sommaria e con vistose anticipazioni, nonché le decisioni di assegnazione di materiali alle imprese*⁴.

La branca che presiedeva al rapporto con i privati era rappresentata dalla cosiddetta Mobilitazione Industriale⁵, che si avvaleva di un Comitato Centrale romano e di 7 (poi 11) Comitati Regionali, ognuno dei quali era presieduto da un generale e da un ammiraglio, da 4-6 esperti civili, da 2-5 industriali e da 2-5 operai⁶. I Comitati, nei riguardi dei ministeri competenti, avevano funzioni informative e consultive, mentre rispetto agli stabilimenti privati mobilitati erano deliberative o esecutive. Agli organi della Mobilitazione Industriale spettava il compito di determinare quali stabilimenti, per il loro valore strategico, potessero venir considerati “ausiliari”. Dal Zotto annota che «*la dichiarazione di ausiliarietà veniva concessa a degli stabilimenti che, per la qualità o la quantità delle proprie condizioni, ricoprissero un ruolo stra-*

³ Gabriele DAL ZOTTO, *La guerra e l'evoluzione dell'economia vicentina (1911-1927)*, tesi di laurea, Università degli studi di Venezia, Facoltà di Economia e commercio, a.a. 1988-89.

⁴ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 165.

⁵ A titolo di esempio si veda Piero DI GIROLAMO, *La mobilitazione industriale*, in *Dizionario storico della prima guerra mondiale*, a cura di Nicola LABANCA, Roma-Bari 2014, pp. 195-206.

⁶ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 165.

tegico nel rifornimento dell'esercito. Pertanto, a essi risultava più facile ottenere materiali e manodopera militare». Il passaggio all'ausiliarietà doveva comunque «lasciare inalterato lo stato tecnico, amministrativo e lavorativo dello stabilimento»⁷.

Sulle imprese vicentine ebbe giurisdizione il Comitato Veneto-Emiliano, con sede a Bologna, il quale giunse a esercitare le proprie funzioni su 387 stabilimenti con 41.464 dipendenti. Successivamente venne creato un Sottocomitato a Padova e, dal novembre 1917, un Comitato Veneto. Furono una sessantina le imprese vicentine che ebbero rapporti diretti con gli organi della Mobilitazione Industriale; fra queste assunsero il maggior ruolo quelle tessili. 29 delle 43 aziende meccaniche con più di 10 addetti si convertirono alla produzione di ordigni bellici⁸, laboratori che «costituirono una specie di comodo magazzino di retrovia»⁹. Qui venivano prodotti «proiettili di piccolo e medio calibro per i quali si provvedeva alla sgrossatura e finitura del bossolo. Con la guerra di trincea l'orientamento prevalente s'indirizzò ai proiettili di calibro medio e grosso di cui l'esercito aveva maggiore bisogno»¹⁰.

Un posto di riguardo, in questo settore, se lo riservò la Laverda di Breganze¹¹, che ebbe opportunità, ancora del 1915, di fare affari lucrosi, assumendo il ruolo di capo-zona nel vicentino per una ventina di aziende che produceva spolette da cannone esportate in Francia clandestinamente come «carburatori», esportazione vietata dal governo verso i paesi belligeranti. Nell'illecito affare vi era un'organizzazione, ramificata in tutta l'Italia settentrionale, che aveva come centro Milano e come tramite per il vicentino la Laverda stessa, la quale si preoccupava di distribuire gli ordini, di ritirare i prodotti e curare le spedizioni e di tenere i contatti con l'organizzazione. Tra le ditte coinvolte della nostra area figuravano la **Gregori di Magrè**, la **Metallur-**

⁷ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 255. Tra gli stabilimenti dichiarati ausiliari figuravano lo stabilimento meccanico Baretti e Granotto di Santorso e il lanificio Cazzola Pietro di Schio (DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 169). A seguito della rotta di Caporetto, gli impianti del lanificio Cazzola finiranno a Monza, mentre la Lanerossi continuò le proprie produzioni a Piacenza e a Scanzo (FONTANA, *Mercanti*, cit., p. 143).

⁸ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., pp. 166-167.

⁹ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 133.

¹⁰ FONTANA, *Mercanti*, cit., p. 424.

¹¹ Sulla ditta hanno indagato DAL ZOTTO (*La guerra*, cit., pp. 180-194), FONTANA (*Mercanti*, cit., pp. 424-427) e Piergiorgio LAVERDA (*Una fabbrica in guerra*, in «Quaderni breganzesi di storia, arte e cultura», a. X, n. 16 (maggio 2005), pp. 37-46).



Colata in una fonderia militarizzata scledense. Forse si tratta della Silvio De Pretto, che nel 1915 e 1916 produsse torni speciali di precisione destinati alla produzione di granate di grosso calibro (Biblioteca civica "R. Bortoli" Schio).

gica Scledense, la **Schiro**¹², la **Bianco**¹³, le maranesi **Berto**, **Costa**, la **Rigoni**¹⁴ di Piovene¹⁵.

La maggior parte delle officine meccaniche della provincia di Vicenza, 24 per la precisione, aveva aderito alla Società Anonima Co-operativa Proiettili di Padova che fungeva da tramite con il Ministero. Erano: **Gregori e C.**¹⁶ (Padova - scrive Dal Zotto, ma si trovava a Magrè), Teso Gino (Vicenza), Pellizzari Antonio e figli (Arzignano), De Antoni Francesco (Cavazzale), Ditta Andolfato e Rieti (Bassano Veneto), Mantese Domenico (Valdagno), Beltrame Antonio (Vicenza), Maule Francesco (Vicenza), Pellizzari fratelli (Lonigo), Lanzo Pietro (Vicenza), Filippi Francesco (Marostica), Ditta Fratelli Luccato (Valdagno), Unione Concimi di Vicenza (Vicenza), Gobbi Giovanni (Bassano Veneto), Ditta Ranzolin G. (Thiene), Ditta Laverda Pietro (Breganze), Lanificio V.E. Marzotto, officina meccanica di riparazioni (Valdagno), Ditta Rigoni Guerrino (Piovene), **Industrie Meccaniche Maranesi** Ing. Paolo Marchetti (Marano Vicentino), Parolari Michele (Thiene), **Ditta Costa Fratelli** (Marano Vicentino), **Ditta Berto Fratelli** (Marano Vicentino), De Antoni G B (Dueville), Ditta Zen G. (Marostica)¹⁷. Al controllo della produzione di

¹² Nel Censimento degli opifici e delle imprese industriali del 1911 figura la P. Schiro e figli, con sede in Via Umberto I, che operava nella meccanica e dava lavoro a 15 operai (Archivio Comunale di Schio (d'ora in poi A.C.S.), *Censimenti*, b. 1, *V° Censimento generale della popolazione del Regno e I° Censimento degli opifici e delle imprese industriali. Elenco degli opifici e delle imprese industriali in cui sono occupati più di 10 e non più di 25 lavoranti, oltre il padrone o direttore*, ditta n. 2).

¹³ Forse si tratta della scledense Bianco Antonio che, nel 1911, produceva «bolloni e altro», con 140 addetti e sita in via Tezze 457a (A.C.S., *Censimenti*, b. 1, *V° Censimento generale*, cit., *Elenco degli opifici e delle imprese industriali in cui sono occupati più di 25 lavoranti, oltre il padrone o direttore*, ditta n. 15). Nel 1912 la ditta è indicata come Antonio Bianco e C. Succ. Metallurgica Scledense (società in accomandita semplice capitale lire 60.000) Camera di Commercio e Industria della Provincia di Vicenza, *Le industrie e i traffici della Provincia di Vicenza nell'anno 1912 con dati statistici sullo stato economico della Provincia*, Vicenza 1913, p. 42).

¹⁴ Rigoni Guerrino era il titolare del negozio di ferramenta, che, arricchitosi con il commercio militare, se ne andò nel dopoguerra a Padova. Il suo commesso Attilio Bertoldi rilevò l'attività; il nipote oggi si occupa di stufe. Le notizie sono state gentilmente offerte da Diana Sperotto. Prima della guerra, a Piovene, assieme alla Rigoni Guerrino, erano attive le officine meccaniche De Poli Remigio, Meneghetti Emilio, Scortegagna fratelli e c.i., Tommasi Carlo e C., quest'ultima a Rocchette (*Le industrie e i traffici della Provincia di Vicenza nell'anno 1912*, cit., pp. 40-41).

¹⁵ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., pp. 133-134. Alle pp. 249-250 l'autore riporta le altre industrie coinvolte: Geromazzo, De Antoni L., Rossi A., Benincà, De Antoni F., Salin, Meneghello, Filippi, Meneghetti, Beltrame A., Zen.

¹⁶ LAVERDA, *Una fabbrica in guerra*, cit., p. 38.

¹⁷ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., pp. 375-376.

ordigni erano deputati il direttore della fabbrica d'armi di Brescia e la commissione di collaudo del sottocomitato di mobilitazione con sede in Padova.

Quanto alla produzione, si sa che la Laverda, che conserva ancora l'archivio aziendale contrariamente alle ditte della nostra zona, nella primavera del 1916 «arrivò a produrre, impiegando gran parte delle macchine utensili disponibili, circa 80 granate da 75 al giorno e 150 grosse granate-mina da 149 alla settimana, quest'ultime realizzate a partire dalla fusione stessa del bossolo in ghisa acciaiosa che avveniva nella propria fonderia, attiva nello stabilimento di Breganze a partire dal 1912»¹⁸.

Da parte sua la **Silvio De Pretto** per due anni produsse torni speciali di precisione destinati alle granate di grosso calibro¹⁹, fino al 1916, quando i macchinari vennero trasportati a Bergamo e Savigliano²⁰.

Il campo di azione di alcune ditte (Laverda di Breganze, De Antoni di Dueville, Gregori di Magrè, Mantesse e Lucato di Valdagno, Rigoni di Piovene) si rivolgeva anche ad altri prodotti utili all'Esercito: pali per tenda, sci, racchette da ghiaccio, baracche prefabbricate, riparazione di carri e automezzi militari²¹.

L'apporto delle ditte maranesi e di Piovene

Con l'offensiva di primavera del 1916 (la cosiddetta *Strafexpedition*), i proiettifici vicentini vennero trasferiti nel Padovano e, dopo Caporetto, in Toscana, concentrandosi nelle provincie di Lucca, Firenze, Pistoia²². Significative, a tal proposito, sono le testimonianze di due ditte maranesi: le Meccaniche Maranesi e la Fratelli Berto. Le **Industrie Meccaniche Maranesi** dell'ing. Paolo Marchetti si erano specializzate, come si legge in una réclame del 1921, in fonderia per ghisa meccanica, trasmissioni, ingranaggi fresati, lavori di

¹⁸ LAVERDA, *Una fabbrica in guerra*, cit., p. 38.

¹⁹ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 172.

²⁰ FONTANA, *Mercanti*, cit., p. 316.

²¹ DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 133 e 249.

²² DAL ZOTTO, *La guerra*, cit., p. 178. Ancora Dal Zotto (p. 259) ricorda che dai questionari raccolti dalle imprese meccaniche vicentine «alla voce “indicazioni sul personale” si nota quasi sempre, accanto alle maestranze minorili, femminili e militari un piccolo numero di borghesi o esonerati facenti parte del nucleo originario (e probabilmente più specializzato) dell'impresa. Su di essi, dopo ogni trasferimento, si poggiò la ricostruzione della compagnie produttive».

torni a revolver, seghe meccaniche a legno, pialle, molini a palmenti, ecc. (realizzarono anche turbine e una curiosissima macchina per la pestatura del baccalà).

Un intervento anonimo descrive l'esperienza durante il periodo bellico: «*Nel 1914 scoppì la guerra e il lavoro completamente e improvvisamente mancò. Invece di ridurre la lavorazione o di licenziare operai, la Ditta approfittò della calma forzata per il meglio ancora sistemarsi. Così, un anno dopo, quando la Patria si rivolse agli industriali chiedendo loro di contribuire alla guerra col loro lavoro, poté rispondere: "Pronta!" Nel 1916 ebbe ordine di cambiare sede. Un solo mese dopo l'ordine di trasloco, il lavoro era ripreso in pieno, nel Padovano. Le difficoltà create dalla provvisorietà del nuovo impianto, la mancanza di reparti, come la fonderia, che non si lasciano trasportare, non impedirono alla Ditta di proseguire ottimamente il suo lavoro, e neanche di cambiare lavorazioni per conformarsi ai variati bisogni dell'esercito. Un'inondazione che portò un metro d'acqua in officina non ebbe altro risultato che di far creare un'arginatura e un impianto idrovoro di preservazione a garanzia del ripetersi di tale disastro. Ma si produsse invece un disastro ben più grande, e nel novembre 1917, di lugubre memoria, la Ditta dovette recarsi in Toscana. Di nuovo l'officina fu rimessa, e prontamente, in attività; di nuovo essa si attrezzò per nuovi lavori, vincendo difficoltà sempre crescenti*»²³.

Anche la **Fratelli Berto**, che a Marano aveva approntato uno stabilimento di costruzioni meccaniche con fonderia, dove si svolgevano costruzioni speciali e, in particolare, impastatrici per panifici, dovette trasferirsi in Toscana. Lo attesta un articolo apparso ne «*Il Risveglio d'Italia*» del primo agosto 1918²⁴: «*Questa ditta che esercitava un importante stabilimento a Marano Vicentino ha trasportato a Bagni di Montecatini la propria lavorazione limitando la propria produzione alla costruzione in serie delle granate occupando una quarantina di operai. Già fornitrice delle Ferrovie dello Stato, la Ditta, nel suo stabilimento di Marano Vicentino svolgeva la sua attività nella costruzione di numerosi svariati congegni meccanici e più specialmente in macchine per panifici e pastifici, nella quale si era specializzata; pompe enologiche e industriali, articoli e pezzi di ricambio per macchine di filature, tessiture e cartiere. Dirigente il reparto fonderie è il sig. G.B. Berto e i complementari laboratori sono diretti dal sig. Pietro Berto; industriali ambedue energici e operosi, che nel periodo*

²³ *Un'officina modello*, in *Guida Rossi 1920-21 commerciale artistica di Vicenza e Provincia*, pp. 365-366.

²⁴ «*Il Risveglio d'Italia*», a. XIII, n. 2 (Firenze 1 agosto 1918). Ringrazio Maria Teresa Sartore per la segnalazione. Della ditta parla anche Silvano RANDO, *Sulle rive dell'Astico. Storia di Chiuppano e dell'Alto Vicentino*, Chiuppano 1958, pp. 1052-1053.



Bomba a mano S.I.P.E. con marchio “S”, prodotta dalla ditta Scortegagna, prima a Piovene e poi a Firenze.

transitorio della guerra sono animati da un solo pensiero: quello di ricondurre al più presto il loro grande stabilimento all’antico splendore e tornare al lanciar sul mercato la propria abituale produzione meccanica, tanto utile all’agricoltura e alle pacifiche industrie. La reputazione dello stabilimento dei fratelli Berto nel campo delle industrie metallurgiche è notoria e noi non sentiamo il bisogno di spenderci sopra molte parole. Formuliamo soltanto l’augurio che l’attività di questi egregi industriali torni presto a svolgersi sopra il bel cielo vicentino, nel naturale suo ambiente, campo della loro gloria, dei loro trionfi».

Degna di nota, seppure la documentazione messa in luce da Dal Zotto non ne parli, la fabbrica con fonderia degli **Scortegagna**, attivi nella produzione di bombe a mano S.I.P.E., che venivano marchiate con una “S”. Si tramanda in famiglia che l’attività meccanica nacque attorno al 1880 in quel di Monte Magrè, patria della famiglia, con Filippo, che realizzava attrezzi agricoli e, pare, fondeva coperchi e ripari per macchine tessili per conto della ditta Rossi, oltre a fare riparazioni e manutenzioni. Grazie a un prestito di Gaetano Rossi, Scortegagna realizzò un proprio impianto a Piovene Rocchette, dove, nel frattempo, erano entrati i figli Luigi, Eugenio e Silvio, Emilio e Igino. Con la guerra la ditta, che possedeva un forno di fusione per la ghisa, entrava negli interessi dell’Esercito, che le commissionava granate a mano, proiettili

per pezzi d'artiglieria di piccolo calibro, noccoliere tirapugni e corazze personali. La *Strafexpedition* comportò il danneggiamento degli stabili e dei macchinari e la trasferta a Firenze, dove crebbe la manodopera fino a raggiungere i 60 addetti e dove si lavoravano munizioni per mortaio da 210 mm²⁵.

La segheria Peron di Schio e il processo al titolare

Una sorta di *damnatio memoriae*, forse a causa di una vicenda legata a forniture per la guerra, su cui torneremo più avanti, ha fatto cancellare dalla storia il ruolo ricoperto dalla segheria di Giovanni Peron²⁶ di Schio a cavallo tra Ottocento e il primo ventennio del successivo. Si trattava di uno stabilimento di non secondaria importanza se, nel 1908, occupava quasi 150 operai²⁷, poi scesi a 89 nel 1911²⁸, ma che scomparve, anche materialmente, dopo il 1927.

²⁵ Tullio SANSON - Gianni GRIFFANI, *La S.I.P.E. Scortegagna. Una "S" svelata*, in “Associazione storico culturale Il Piave 1915-1918”, Bollettino n. 19, n. 1 2008, pp. 10-11. Ringrazio il sig. Bruno Boriero per le preziose informazioni fornitemi. Sulla ditta Scortegagna ha scritto anche Silvano RANDO (*Sulle rive dell'Astico*, cit., p. 954): «Una grande industria meccanica di Piovene è la Fonderia della ditta Scortegagna-Primultini per la fusione di pezzi per macchine. Sorse nel 1911 per geniale iniziativa di Pietro Scortegagna in Società con Costa Antonio di Marano. Nel 1937 il Costa cedette la sua parte al signor Primultini pure di Marano. A Pietro Scortegagna successero i figli: Filippo, Gino, Emilio, Luigi ed Eugenio».

²⁶ Giovanni Peron di Antonio e di Elisabetta Calgaro era nato a Santorso il 29 settembre 1840; sposato con Maria De Pretto (Piovene 1840-Schio 1888), morì «improvvisamente» a Schio, nel suo palazzo di viale Trento-Trieste, il 17 ottobre 1915 («Il Giornale di Vicenza», 17 ottobre 1915, *La morte del cav. G. Peron*).

²⁷ La notizia è ricavata da un articolo apparso ne «La Provincia di Vicenza» del 26 aprile 1908 (*L'agitazione nello stabilimento Peron. Sciopero evitato*) in cui si parla dello sciopero in atto per rivendicazioni salariali, astensione dal lavoro che produrrà poco risultato. Ce lo rivela Luca Romano (*Tra partito e Camera del lavoro: i riformisti, i sindacalisti rivoluzionari e le lotte operaie (1893-1911)*, in *La classe gli uomini e i partiti. Storia del movimento operaio e socialista in una provincia bianca: il Vicentino (1873-1948)*, a cura di Emilio FRANZINA, Ode-onlibri editrice, Vicenza 1982, p. 504): «A Schio si registra il completo fallimento dello sciopero allo stabilimento Peron, durato 40 giorni. L'unica forma di solidarietà manifestata agli scioperanti è consistita in un comizio, ma senza aiuti materiali la lotta ha il respiro e a nulla è valso il fatto che l'amministrazione fosse popolare».

²⁸ A.C.S., *Censimenti*, b. 1, *V° Censimento generale*, cit., *Elenco degli opifici e delle imprese industriali in cui sono occupati più di 25 lavoranti, oltre il padrone o direttore*, ditta n. 8: Peron Giovanni, segheria legnami, 89 lavoranti occupati, via Fusinieri 84. La differenza fra il dato del 1908 e quello del 1911 potrebbe derivare dall'aggiunta ai dipendenti scledensi di quelli impegnati nelle segherie di Fontaniva (PD) e di Perarolo di Cadore (BL).

Uno stabilimento nel Quartiere operaio

Vale la pena di tracciare la storia edilizia di un complesso che, oltre ad assorbire un nutrito numero di maestranze, si inseriva in maniera decisa nel tessuto urbano del villaggio operaio, tra le attuali vie Fusinieri, frà Giovanni da Schio e i vicoli Bencucci e B. Trinagio e via Alessandro Rossi.

A onor del vero, in precedenti interventi scritti, non avevamo colto in modo corretto la dislocazione di questo stabilimento nel cuore del villaggio operaio²⁹, presenza testimoniata da scatti fotografici in cui emergeva la quadrata ciminiera³⁰. In particolare, quando si è scritto delle segherie a forza idraulica³¹, si era segnalato che la segheria Peron, provvista di turbina appena superato il ponte-canale sul Leogra, fosse lì dove in seguito si sarebbe insediata la segheria Benincà e poi Dalla Vecchia, di cui oggi rimangono estesi fabbricati in disuso. La turbina invece produceva l'energia elettrica, che unita a quella prodotta a vapore permetteva di azionare i macchinari dello stabilimento più a sud.

Quanto alla sua storia, il Catasto austriaco di Schio³², con la «lustrazione ordinaria» del 1887, ci rivela che accanto a una casa fatta costruire poco prima del 1876 da Francesco di Alessandro Rossi sorse la «seg da legnami a vapore», cui, con una nuova «lustrazione» del 1881, si aggiunsero dei «magazzini». Nel successivo e più aggiornato Catasto Italiano d'impianto³³, a seguito della revisione generale del 1890, alla partita di **Giovanni fu Antonio Peron** si annotano in via Fusinieri una casa e una «tettoia chiusa per deposito legnami», un'altra casa e la «seg da legname ad acqua con macchina a vapore sussidiaria, magazzini»; nella corte della segh-

²⁹ Si veda, ad esempio, l'immagine 602 e la cartina in terza di copertina del volume secondo di *Schio e Alessandro Rossi*, a cura di Giovanni Luigi FONTANA, Roma 1986. Al n. 21 è indicata la segheria Peron, come uno dei frutti dell'industrializzazione rossiana.

³⁰ *Schio e Alessandro Rossi*, cit., immagini 594 (in questa foto varie assi sono poggiate al muro dell'unico fabbricato rimasto del complesso, sito in via Fusinieri 77) e 600. Anche in *Saluti da Schio. Raccolta di cartoline d'epoca 1897-1940*, Torrebelvicino 1990, p. 11 foto 4, poco sopra la scritta “Panorama” si nota la ciminiera in funzione.

³¹ Si tratta di due interventi su «Sentieri culturali in Valleogra»: Paolo SNICHELOTTO, *Falegnami, bottai, carrai di San Vito di Leguzzano*, «Sentieri culturali. Terra e prodotti della Valleogra. Parte seconda», 6 (2006), p. 152 e Paolo SNICHELOTTO, *Carte intestate e pubblicità di ditte del legno di area scledense*, «Sentieri culturali in Valleogra», 13 (2013), pp. 103-104. Contrariamente a quanto creduto, il disegno nella carta intestata, raffigura proprio la segheria Peron.

³² Archivio di Stato di Vicenza (d'ora in poi A.S.Vi.), *Catasto austriaco Schio*, regg. 3475 e 3477.

³³ A.S.Vi., *Catasto Impianto Schio*, partite 1298, 1791, 1839, 1972, 2200, 2698, 2775, 2844, 2845, 2890, 2891, 2895, 2896.



Cortile interno della segheria Peron di Schio con civili e militari. Sorta a fine Ottocento all'interno del Quartiere operaio, nel 1911 occupava una novantina di dipendenti. Venne demolita negli anni '20 del secolo scorso (Biblioteca civica "R. Bortoli" Schio).

ria sorgevano una tettoia, la «*carpenteria con tettoia, stalle e rimesse*». Verso il torrente Leogra, oltre la cortina di immobili abitativi, la ditta Peron godeva di un'«*area che serve da cantiere della segheria*», raggiunta da una deviazione della linea ferroviaria Schio-Torrebelvicino, su cui sorgeva una «*casetta [...] annessa all'opificio*». Si trattava di «*nuove costruzioni tassabili con effetto*» dal primo luglio 1903. In via Folli (ora via P. Lioy), appena superato il ponte-canale, la ditta Peron possedeva il citato «*fabbricato adibito all'impianto elettrico per trasmissione di forza*»; qui era installata la turbina. Peron, in questo modo, aveva saputo sfruttare al meglio l'impulso edilizio risvegliatosi nel tardo Ottocento.

L'«*importante segheria e lavorazione in legno*» disponeva di due succursali a Perarolo di Cadore³⁴, tra le valli del Boite e del Piave, e di

³⁴ Presso l'importante centro di Perarolo sorgevano vari impianti per la segagione del legname, tra cui quello di Giovanni Peron, il quale, a fine conflitto era «*in buono stato e funzionante*» e disponeva «*anche di scorte di legname*» (*Reale Commissione d'inchiesta sulle violazioni del diritto delle genti e delle norme di guerra e sui trattamenti dei prigionieri di guerra, I, Relazioni preliminari sui risultati dell'inchiesta fino al 31 marzo 1919*, Tip. della Camera dei Deputati, Roma, p. 584).

Fontaniva³⁵, lungo il fiume Brenta. Peron faceva arrivare la materia prima (abeti, larici, pini) dall'altopiano dei Sette Comuni e dai boschi di Vezzena e dintorni³⁶, e dalle due altre località. È evidente, quindi, che si trattava di un complesso di edifici produttivi di tutto rispetto.

La giustizia militare - che, come leggeremo oltre, colpì nel 1915 **Antonio figlio di Giovanni**³⁷ - e la morte di Giovanni, fondatore dell'industria, gravarono pesantemente sulle sorti della ditta. La prima conseguenza fu la vendita degli stabili nel 1919 ad Alessandro Carrara di Lino, industriale di Busseto (Parma) e a Caterina e Pericle Rossi fu Socrate, entrambi di Brescello (Reggio Emilia)³⁸. Cercando di vincere la concorrenza (Santacatterina, Dalla Via e Benincà), la «**Rossi & Carrara Stabilimento di Segheria e Lavorazione del Legno**»³⁹ ten-

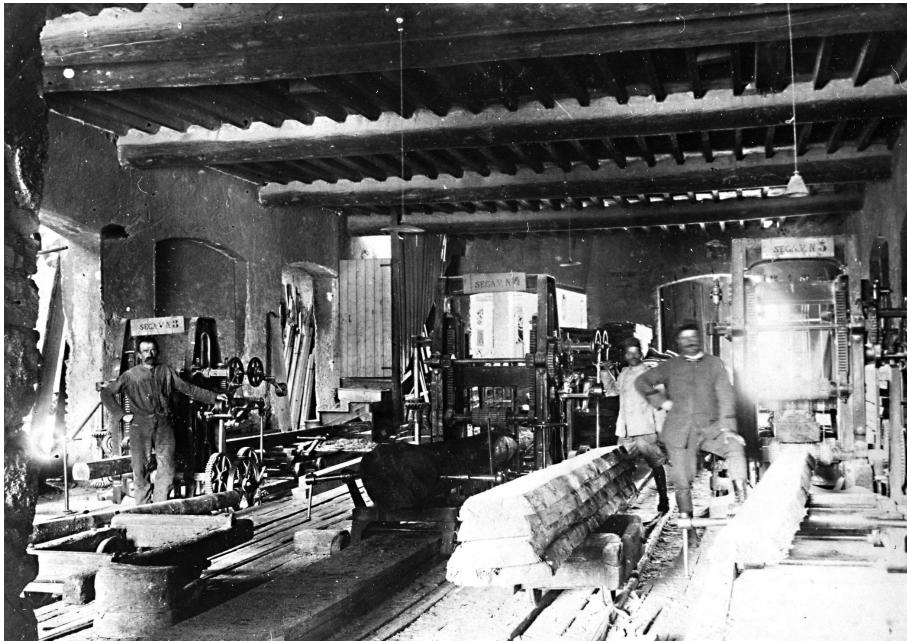
³⁵ La segheria a vapore di Fontaniva venne costruita nel 1904 nella località "al Belgio"; il legname scendeva dalla Valsugana lungo il Brenta sotto forma di zatteroni. L'impianto dava lavoro a una settantina di operai; venne chiusa nel 1919 (Gino ISOLI, *Il mio paese. Fontaniva di ieri e di oggi*, Rebollato, Cittadella 1966, p. 103).

³⁶ Tra i fornitori di legname del Peron si ricorda tale Sartori fu Paolo di San Pietro Valdastico: «*Sartori fu Paolo, fattore in loco della ditta Peron di Schio, allora grosso commerciante in legname, che si preoccupava di fornire, tramite boscaioli e cavallari di S. Pietro e dintorni, con l'adduzione a valle delle piante di abete e larice dalla montagna attraverso la strada della Cingella*» (Antonio TOLDO, *Valdastico ieri e oggi*, Comune Valdastico, 1984, p. 348).

³⁷ Antonio Peron nacque a Santorso il 9 aprile 1871. Si sposò nel 1894 con Erminia Cazzola (Schio 1875-1940), da cui ebbe Giovanni Aldo (nato nel 1895), Diego Luigi Erminio (n. 1896) e Alda Maria Antonietta (n. 1898). Nelle prime settimane del 1916 la moglie e i figli si trasferirono a Milano. Antonio, dopo la guerra, nel 1920 (probabilmente venne amnestiato), risultava risiedere a Fontaniva (Comune di Schio, *Anagrafe*, foglio di famiglia 153 D). Morì a Padova il 7 maggio 1957. Antonio Peron fu componente della Congregazione di Carità, che gestiva le Opere pie di Schio, dal 1900 al 1904 (Paolo SNICHELOTTO, «*Voglio che sii eretto un hospitale qui in Schio*». *L'ospedale Baratto dalle origini al primo '900*, in *L'archivio svelato*, II, Comitato Archivio Baratto, Schio 2007, p. 158). La famiglia Peron, a seguito della morte di Giovanni, avvenuta il 18 ottobre 1915, donò alla Congregazione di Carità 2000 lire (Luca VALENTE, *Attraverso due guerre. Le Opere Pie dai primi del '900 al nuovo ospedale*, in *L'archivio svelato*, II, Comitato Archivio Baratto, Schio 2007, p. 51, 77).

³⁸ A.S.Vi., *Catasto Impianto Schio*, volture 1919, atto di compravendita del 7 luglio 1919, steso dal notaio Riccardo Benetazzo.

³⁹ La ditta, il 24 gennaio 1923, presentò al generale Mengotti un preventivo per la «*fornitura di casse adatte al trasporto di soldati nell'interno del comune di Schio*» (A.C.Schio, buste speciali, b. 65, *Cimiteri di guerra*). A titolo di cronaca si riferisce che anche la Rossi & Carrara venne interessata da uno sciopero dal 5 giugno al 23 agosto 1920. In contemporanea con operai della ditta Dalla Pozza, i 128 scioperanti «*ottennero un aumento di salario in misura del 25 per cento*» (Camera di Commercio e Industria della Provincia di Vicenza, *Le industrie e i traffici della Provincia di Vicenza negli anni 1914-1922 con dati statistici sullo stato economico della Provincia*, Vicenza 1923, p. 311).



Il reparto seghe multilame dello stabilimento Peron di Schio. La segheria era provvista di moderni macchinari azionati dalla forza sviluppata dalla caldaia a vapore e dall'energia elettrica prodotta dalla turbina collocata a valle del ponte-canale sul Leogra (foto del 1916-17, Biblioteca civica "R. Bortoli" Schio).

ne duro fino al 1925, quando vendette tutta la proprietà a **Rutilio fu Rutilio Benincà**; a questo periodo gli immobili si trovavano in uno «*stato deplorevole*»⁴⁰, in particolare il fabbricato sul m.n. 826b era «*in parte distrutto da un fulmine e non ricostruito*». Forse pressioni comunali per togliere dall'abitato lo stabile o il bisogno di maggiori libertà di movimento fecero sì che Benincà puntasse tutto sull'area di via Folli⁴¹, iniziando ad alienare comparti dello stabilimento a vari privati, a partire dall'anno successivo.

⁴⁰ A.S.Vi., *Catasto Impianto Schio*, volture 1925, 23 marzo 1925 atti notaio Daniele Molesini di Boretto (Reggio Emilia). Rutilio Benincà agiva «*in sua specialità e quale mandatario speciale*» per i coniugi Carlotto Pietro fu Angelo Carlotto ed Emilia Stefani con la figlia Mercede, per Celestino fu Antonio Sandonà e Francesco di Giovanni Sperotto.

⁴¹ La segheria verrà in seguito ceduta ad Angelo Dalla Vecchia. Ora, il vasto complesso è in abbandono.

Il processo ad Antonio Peron

E veniamo alla vicenda giudiziaria del «*milionario*» Antonio Peron, «*cavaliere ufficiale della Corona d’Italia*» e «*grosso industriale in legnami*» (allora gestiva la segheria), un caso emblematico di quanti hanno lucrato con le commesse per l’Esercito. La notorietà del personaggio spinse i tre quotidiani vicentini «*La Provincia di Vicenza*»⁴², «*Il Corriere Vicentino*»⁴³ e «*Il Giornale di Vicenza*»⁴⁴ a seguire con passione e assiduità la faccenda. Ci avvarremo della ricostruzione del primo quotidiano, che offre al lettore maggiori informazioni e dettagli, integrando con particolari raccolti dagli altri periodici.

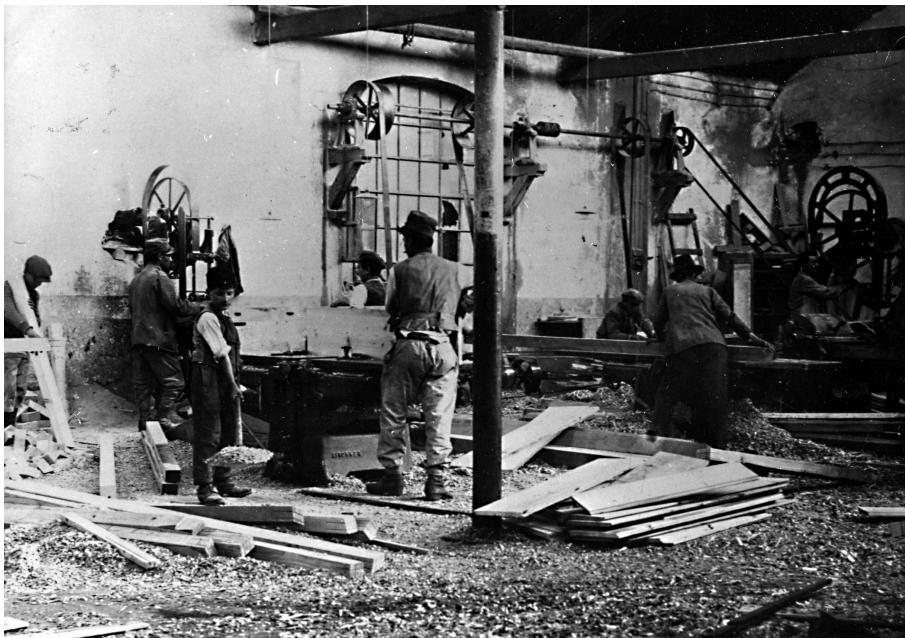
Peron venne arrestato il 21 luglio 1915 e tradotto nel carcere scledense di via Baratto. Furono Umberto Berretta, ex direttore, e Luigi Casarotti, ex ragioniere, per non essere «*compromessi*», a sporgere denuncia davanti al maresciallo dei carabinieri di Schio Quinto Michelutti. Peron era accusato di «*truffa continuata in danno dell’amministrazione militare*», cui «*forniva legname per costruzioni in zona d’operazioni militari*»; le «*bollette*» di consegna del materiale, inizialmente esaminate, facevano balenare «*una alterazione di quantità di legname per l’importo superiore alle 15.000 lire*», secondo «*La Provincia di Vicenza*». Gli altri due quotidiani parlano di una somma ben superiore (20.000 lire per il «*Il Corriere Vicentino*», più 2013,70 lire «*per mancata truffa per alterazione di fatture*»). «*Il Giornale di Vicenza*» raccoglieva la voce secondo cui Peron, indirizzando a un’«*ipotetica autorità militare*» si facesse spedire legnami a Schio dalle succursali di Fontaniva e di Perarolo di Cadore; così, oltre a caricare il costo all’Esercito, godeva «*della precedenza che si dà ora ai trasporti militari*» (questa accusa non venne ripresa nel processo, trattandosi quindi di un fatto non verificato).

Ed ecco un colpo di scena: Peron, in carcere, tentò il suicidio, un atto

⁴² I vari articoli usciti sono stati trascritti da Leonardo MALATESTA in *Una regione in armi: Thiene e il Veneto dal 1866 alla grande guerra*, Trento 2010, pp. 318-322.

⁴³ «*Il Corriere Vicentino*» si sofferma relativamente sulla sorte di Peron: 23 luglio 1915 (*L’arresto di Peron*), 30 luglio 1915 (*L’arrestato Peron tenta suicidarsi*), 2 agosto 1915 (*Le condizioni del cav. Peron*), 19 settembre 1915 (*Il processo Peron*), 20 settembre 1915 (*La condanna del cav. uff. Peron*).

⁴⁴ «*Il Giornale di Vicenza*» dedica ben dieci interventi al caso: 21 luglio 1915 (*Un arresto sensazionale a Schio*), 22 luglio 1915 (*Sull’arresto del cav. Peron*), 24 luglio 1915 (*Nuovi particolari sull’accusa al cav. Peron*), 29 luglio 1915 (*Il cav. Peron tenta suicidarsi con*), 30 luglio 1915 (*Nuovi particolari sul tentato suicidio del cav. Peron*), 31 luglio 1915 (*Le condizioni del cav. Peron*), 13 agosto 1915 (*Il cav. Peron guarito*), 18 settembre 1915 (*Il Processo Peron*), 19 settembre 1915 (*La condanna del cav. Peron*), 22 settembre 1915 (*Echi di un processo. Il cav. Peron a Vicenza*).



Operai civili, tra cui un ragazzo, e militari intenti al lavoro su seghe e piallatrici nella segheria Peron di Schio (Biblioteca civica “R. Bortoli” Schio).

messo in secondo piano rispetto all'accusa, ma non privo di ombre, visto che a Peron era stato concesso di recarsi nell'ufficio del capo-carceriere e di rovistare nell'«*involto*» con denaro e altro che aveva portato con sé all'atto arresto, materiali stranamente non controllati dalle guardie carcerarie. Peron voleva scrivere al capitano dei carabinieri per avere una vettura privata per il trasferimento a Thiene e comunicare con la moglie per affari urgenti. E tra gli effetti di Peron c'era una «*rivotella*», come racconta il solo «Corriere Vicentino»⁴⁵. «Il Giornale di Vicenza» scrive che aveva avuto tre giorni di tempo per mettere in atto il tentativo, dopo aver steso il suo testamento su ben 18 fogli. Trasportato all'ospedale di Schio, rimaneva «grave ma non disperato». La sua fibra resistette e, una volta ristabilitosi, venne incarcerato a Thiene per essere sottoposto al giudizio del Tribunale del V Corpo d'Armata.

⁴⁵ Gli altri due quotidiani omettono di accennare all'arma usata; doveva comparire nel titolo (*Tenta di suicidarsi con*) e nel pezzo de «Il Giornale di Vicenza», sicuramente censurato, visti i vuoti.



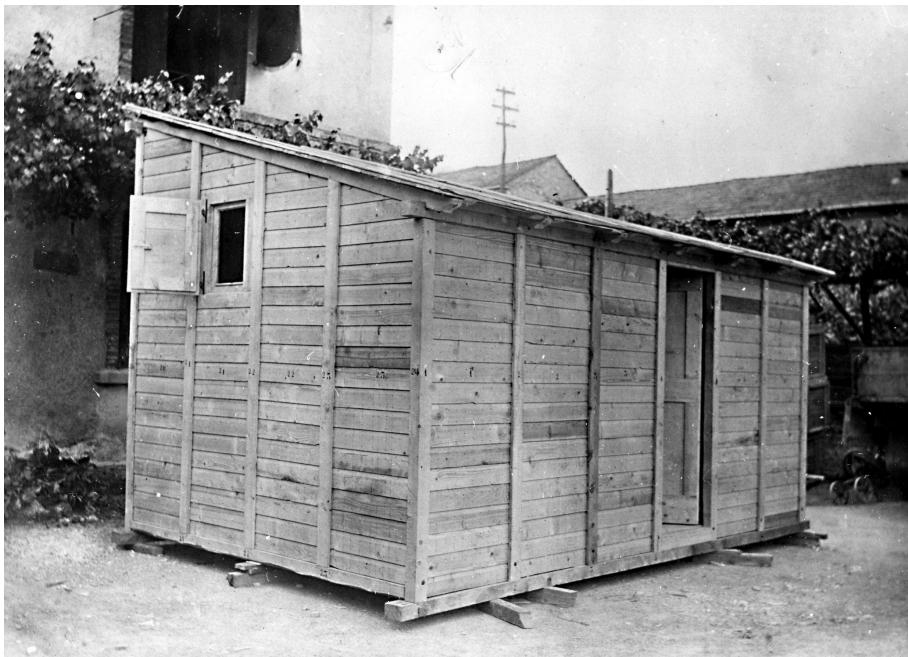
Dopo la condanna di Antonio Peron nel 1915, la segheria fu gestita dai militari e produsse, fra l'altro, garitte di vedetta prefabbricate (Biblioteca civica "R. Bortoli" Schio).

Il processo iniziò il 17 di settembre alla presenza di un folto pubblico, sebbene fossero ammessi nella camera di dibattimento solamente 40 persone. Il Tribunale militare contava su un presidente, il cav. colonnello Barone, e sei membri, di cui l'avvocato fiscale (l'accusa), Antonio Moro, aveva il ruolo maggiore anche nella gestione del procedimento. L'avv. fiscale, che si avvaleva del perito d'accusa cap. Luciani, portava cinque testi d'accusa, mentre la difesa rappresentata dagli avvocati Galla e Jesi, con il supporto del perito di difesa l'on. prof. Lorenzo Ellero, si avvaleva di 16 testimoni.

Al di là delle sue possibili responsabilità di fronte alla macchina militare, il dibattimento andò a incunearsi in ogni ambito della vita privata dell'imputato Peron, per mettere a nudo il suo agire (probabilmente anche il tentativo di suicidio) e i suoi precedenti. Ne usciva un personaggio a tinte fosche, riguardo al quale anche il passato contribuiva a corroborare la tesi di un uomo di dubbia onestà e di non sicuro equilibrio mentale.

Fin dal principio la difesa avanzò quattro incidenti, tutti respinti. Il primo per chiedere un rinvio per studiare meglio il caso, il secondo al fine di spostare il processo in sede civile poiché Peron era «*fornitore libero dell'amministrazione militare*»; l'avv. Galla sosteneva che, «*perché il giudizio possa essere di competenza militare, doveva essersi prima proceduto alla requisizione della merce del cavalier Peron stesso*». L'avv. fiscale osservava, opponendosi e trascinando a sé il parere della corte, che «*in base all'articolo 454 del Codice Militare tutti i fornitori che tentano di frodare lo Stato e che sono in parte vincolati collo Stato stesso, devono essere giudicati dal Tribunale militare*». Veniva allora giocata una terza carta: tramite gli on. Attilio Chiaradia e Vittorio Emanuele Orlando, Peron si rivolgeva alla Corte di Cassazione «*onde questa decida sul conflitto tra l'autorità militare e civile*». L'avv. fiscale negava il conflitto poiché la magistratura civile «*non ha fatto opposizione e non è per niente entrata in azione*». L'ultimo incidente riguardava l'ammissione di altri quattro testi; anche in questo caso la corte faceva sua l'opposizione dell'avv. fiscale secondo cui anche gli altri testi «*depongono sullo stesso motivo*». Così il processo poteva procedere.

Durante il suo interrogatorio, Peron ammetteva di «*aver corretto le bollette perché gli agenti sbagliavano nella misurazione, nella quale non tenevano il conto preciso della lunghezza delle tavole*», quindi non aveva assolutamente frodato lo Stato. Luigi Casarotti dichiarava che si era accorto dell'alterazione dei bollettini e delle fatture e Umberto Berretta, come il primo ex-dipendente e denunciante, deponeva che «*il Peron faceva cancellazioni e alterazioni di proposito*». Il maresciallo Michelutti andava oltre le accuse parlando di Peron come di un «*uomo avidissimo; che ha forma [fama] di avarizia a Schio e fuori; che per moralità la voce pubblica lo accusa di atti turpi contro un ragazzetto di 12 anni, che per dare due tettoie per l'artiglieria chiese 1970 lire per 27 giornate, che è uomo che sa benissimo trattare i suoi interessi, che è odiato dalla cittadinanza per ragioni di concorrenza commerciale e pure l'animo suo poco generoso*». Il capo operaio Gio Batta Vitale, il misuratore del legname, confermava «*di aver sempre misurato esattamente il legname fornito*» e che aveva «*sentito dire che il Peron da ragazzo tentò di suicidarsi gettandosi in vasca d'acqua*». Da parte dei militari sfilò l'ing. Luigi Carmelo, capitano del Genio ad Arsiero, località di destinazione del legname, che dichiarava l'impossibilità di un controllo «*perché non v'era mai l'accompagnatoria col quantitativo*», consuetudine ribadita da Leopoldo Furia, assistente del Genio, il quale aveva misurato molte volte il legname fornito, ma non aveva potuto controllarne l'esattezza per la mancanza della «*bolletta di*



La baracca prefabbricata di m 3x5 era un altro prodotto della segheria Peron di Schio (Biblioteca civica "R. Bortoli" Schio).

spedizione. Oltretutto la necessità di scaricarlo in fretta e di recarlo alle destinazioni richieste impediva il controllo.

Il successivo 18 settembre venne presentata un'ordinanza della Corte di Cassazione di Roma con cui si chiedeva la sospensione del processo in attesa di stabilire la competenza. L'avv. fiscale dichiarava la sua disponibilità a sospendere il processo *«in attesa di una disposizione dell'Avvocato Fiscale Generale addetto al Comando Supremo»*, ma chiedeva che su questo si pronunciasse la corte, la quale, dopo lunga riflessione, disponeva la prosecuzione della causa, anche per non *«rimangiarsi le decisioni»* prese il giorno precedente. Altri testi, gli impiegati Gio Batta e Rina De Pretto, riconoscevano *«in parecchie bollette alterate la calligrafia del Peron»*. Il processo poi si indirizzava sulla persona Peron: per Domenico Pannella, direttore dello stabilimento, Peron manifestava un *«carattere irascibile»*. Pannella parlava della malattia dopo le nozze e di aver sentito dire che la madre era stata ricoverata in manicomio e del tentativo di annegamento a 12 anni. Riferiva di stranezze in famiglia e *«maltrattamenti alla*

moglie», confermati in seguito anche da Teresa Dolfin, dall'avv. Alessandro Panciera e dall'avv. Antonio Breganze. L'avv. Jesi non gradiva la piega assunta e intendeva protestare, ma l'avv. fiscale affermava che la difesa portava «*testimoni falsi e reticenti*», tanto da pensare a una «*precostituzione delle testimonianze*», la qual cosa avrebbe potuto avere delle conseguenze.

«*Sul carattere del Peron*», il presidente desiderava avere il parere di un'autorità politica scledense. Ecco allora che il cav. Cantucci, maresciallo dei carabinieri, affermava che «*il Peron è un uomo normale e che la di lui famiglia cerca tutti i mezzi per farlo credere pazzo*». I medici cav. Domenico (ma Diomiro) Vitacchio e Salomoni (o meglio Guido Salmoni) dichiarano di «*aver[lo] medicato per emicrania e per leggere malattie nervose. Hanno sentito che soffriva di insomnia*». L'ex-cameriera Caterina Rubino di Vicenza riscontrava solo che fu a casa di Peron, che le propose di accoglierla con una ragazza di 15 anni. L'avv. Fontana deponeva «*sul carattere del Peron e sulla poca stima che gode a Schio*». Invece Giovanni Broccardo, Paolo Girotto e Alessio Vitella tutti di Santorso, «*confermano la pazzia della madre del Peron*». Da parte sua, Ugo Zanetti, neozianante di legnami, elargiva «*chiarimenti sulla misurazione del legname*». Il cap. prof. Lupetto (prima era chiamato Luciani), perito psichiatra d'accusa, «*non sa se il Peron ha commesso il fatto cedendo alla forza superiore dovuta a malattia morbosa. È convinto della pazzia della madre, ma non sa di quale forma, e crede sia stata una pazzia transitoria perché non si è ripetuta*». Dopo varie illustrazioni sulla paralisi infantile, sulla neuropatia «*dei caratteri degenerativi trasmissibili di madre in figlio*», il professore concludeva «*col non ammettere la irresponsabilità dell'accusato; crede solo doveroso di concedergli le circostanze attenuanti generiche*». Il prof. Ellero riscontrava in Peron «*d'uomo anormale*», non privo «*di sentimenti intellettivi miopi e contrastanti col sentimento*». Si era di fronte a un «*degenerato*», «*un uomo semi-responsabile*».

L'avv. fiscale Mori si era convinto, nel corso del processo, che Peron era «*responsabile della mancata truffa*», cosa respinta dall'avv. Galla secondo cui «*non esiste reato né di falso né di truffa*»; a suo parere la denuncia «*è un puro apprezzamento [sic] del Casarotti e del Berretta*». Anche l'altro avvocato della difesa Jesi sosteneva la tesi di Galla; lo si poteva ritenere «*responsabile di tentata truffa*». Prima del ritiro in camera di consiglio per la sentenza la corte aveva sentito il Peron stesso, il quale affermava: «*Io sono sempre stato un galantuomo e non ho fatto nulla di quanto mi si accusa e spero loro giudici non vorranno rovinare me e i miei figli*».

Peron fu condannato a 7 anni di reclusione ordinaria, come chiesto dall'avv. fiscale, «*al risarcimento dei danni e alle conseguenze della legge*». È probabile che dopo la condanna la segheria venisse gestita dal Genio militare, come attestano le foto riprodotte e quelle conservate nella Biblioteca di Schio⁴⁶.

Luigi Dalla Via fornitore militare

Tra le aziende che servivano l'Esercito, ma non producevano proiettili, figurava lo stabilimento di Luigi Dalla Via⁴⁷. Fondata nel 1905, la ditta, che nel 1911 dava lavoro a dieci operai⁴⁸ ed era rivolta a soddisfare le richieste di una clientela contadina, si era presto orientata verso altri traguardi, vedendo nella motorizzazione che lentamente stava prendendo piede uno sbocco occupazionale e di continuità. Così, pur garantendo gli ordini di contadini, artigiani, commercianti, industriali o della piccola borghesia, aveva iniziato a metter le mani anche su veicoli a motore, specializzandosi, poi, nella costruzione di corriere.

Di Luigi Dalla Via, si legge nella scheda de *I Mille*: «*Ha poco più di vent'anni quando decide di mettersi in proprio come carradore, adattandosi a lavorare in un cortile a uso di tettoia. Da semplice riparatore di carri agricoli passa ben preso a costruttore di carri e carrozze a trazione animale, approdando infine alla costruzione di carrozze e carri pesanti per le industrie. Acquistata l'area attigua alla "De Pretto-Escher Wyss" nell'ex via Macello, nel 1905 apre una carpenteria. Con l'espansione del mercato motoristico, l'azienda inizia la costruzione di carrozzerie per automobili e perfino per vagoni ferroviari, arrivando nel 1914 alla prima vettura "vestita". Durante la grande guerra l'aziend-*

⁴⁶ In Biblioteca Civica "R. Bortoli" di Schio si conservano numerose foto relative allo stabilimento Peron, in parte pubblicate in Renato BORTOLI - Federico DONATO - Pino MARCHI, *Dall'Isonzo al Pasubio 1915-1918. Inediti fotografici di Floriano Ferrazzi. Appunti introduttivi di Giovanni L. Fontana*, Menin, Schio 1978, Documenti fotografici da p. 241. Sono cinque foto: Interno di una segheria militare a Schio, Cortile d'ingresso di una segheria a Schio destinata a scopi militari, Interno di una falegnameria a Schio per usi militari, Deposito di legnami per usi militari a Schio, Falegnameria a Schio dove si costruivano attrezzi militari.

⁴⁷ Luigi Dalla Via di Andrea e Rosa Sella, nato a Schio l'8 agosto 1878, si sposò nel 1903 a Sant'Orso con Catterina Benincà; morì a Schio il 20 gennaio 1944.

⁴⁸ A.C.S., *Censimenti*, b. 1, *V° Censimento generale*, cit., *Elenco degli opifici e delle imprese industriali in cui sono occupati non più di 10, oltre il padrone o direttore*, ditta n. 80.

da s’impegna nel completamento delle strutture in legno di automezzi militari»⁴⁹.

Alla ricerca di commesse

Un capitolo del tutto inedito è rappresentato dall’attività svolta da Luigi Dalla Via durante i primi due anni di guerra⁵⁰, dove si coglie il preciso intento, poi raggiunto, di entrare nelle grazie dell’Esercito per divenirne fornitore. Pur con notevoli difficoltà di approvvigionamento di materiali e dei trasporti, Luigi Dalla Via riesce a dare supporto alla logistica bellica, ritagliandosi una fetta di mercato. In tal modo la ditta poteva garantirsi spazi sufficienti a portare avanti il lavoro in un momento assai critico. L’analisi di due *Copialettere* che coprono gli anni 1914-1920⁵¹ ha fornito numerosi



Luigi Dalla Via (1878-1944), fondatore dell’omonima ditta famosa per la realizzazione di carrozzeria per corriere, tra il 1914 e il 1916 divenne fornitore per l’Esercito producendo e riparando carriaggi e costruendo slitte per trasporto materiali (da *Carrozzeria Luigi Dalla Via. Cento anni di autobus costruiti a Schio* di Massimo Condolo).

⁴⁹ *I Mille. Dizionario di personaggi scledensi*, a cura di MARCHIORO-RESENTERA-BERNARDI, 1, «Quaderni di Schio», 13, Schio 2002, pp. 17-18 (qui erroneamente Dalla Via è fatto nascere a Marano Vicentino). Brevi note che accompagnavano la presentazione della carta intestata si trovano in Paolo SNICHELOTTO, *Carte intestate e pubblicità di ditte del legno di area scledense, «Sentieri culturali in Valleogra»*, 13 (2013), pp. 100-101. Va segnalata la corposa ed elegante pubblicazione edita per il centenario e curata da Massimo CONDOLO, *Carrozzeria Luigi Dalla Via. Cento anni di autobus costruiti a Schio*, Brescia 2004. La Carrozzeria Dalla Via chiuse l’attività nel 2007.

⁵⁰ Massimo CONDOLO (*Carrozzeria Luigi Dalla Via*, cit., p. 17) riferisce di non avere «testimonianze dell’attività di Luigi Dalla Via come fornitore dell’esercito; è anzi probabile che abbia operato principalmente come riparatore che come costruttore».

⁵¹ I due *Copialettere* si conservano in Archivio del Museo etnografico sulla lavorazione del legno di San Vito di Leguzzano, b. 28.1 (dal 22 marzo 1914 al 20 Febbraio 1918) e 28.2 (dal 9 novembre 1916 al 15 Aprile 1920). In questa sede faremo riferimento principalmente al primo, composto di 440 pagine scritte, e ci soffermeremo prioritariamente sui rapporti di Dalla Via con le autorità militari. Per inciso si fa presente che il secondo volume è vergato per 498 pagine.

appigli per capire la frenesia di Dalla Via nel cercare commesse, per evitare che altri laboratori⁵² approfittassero della situazione, e nella risposta più sollecita quando queste giunsero.

Dalla Via si fa conoscere negli ambienti militari, già presenti a Schio, ancora nel settembre 1914, quando compie delle riparazioni al 4° Gruppo sezione staccata Artiglieria di Schio. Qualche settimana prima (il 18 agosto) aveva presentato le sue credenziali al Servizio Approvvigionamento delle Ferrovie Stato di Roma (invierà un sollecito il 7 ottobre): dichiarava di gestire una ditta «*con vasto stabilimento per la lavorazione del legno in genere e munita di moderno macchinario per la fabbricazione di carri, carretti, carriole, carri botte ecc.*». Dopo vana attesa di risposta, tre mesi più tardi (e ancora il 22 novembre 1914), chiedeva all'onorevole commendatore Simoni, capo servizio approvvigionamenti di Roma, «*di essere ammesso alle forniture di qualsiasi generi di ruotabili*».

A fine dicembre 1914 il maggiore Riccardo Violini, consegnatario della direzione del Genio di Verona, apriva un dialogo con Dalla Via⁵³. L'imprenditore scledense, il 25 dicembre, proponeva la realizzazione di slitte a mano «*con sottoposte lame di acciaio, ferratura con relativo colore*», al costo di 55 lire, cui andavano aggiunte 15 lire per il freno; in alternativa, e per 90 lire, poteva produrre slitte con sedile con freno, più 20 lire

⁵² È sempre il Censimento del 1911 (A.C.Schio, *Censimenti*, b. 1) che ci ragguaglia sull'attività di altre aziende che lavoravano il legno e che potevano essere richieste dall'Esercito. In primis la carrozzeria e verniciatura di Cavedon Raimondo, che, in via Baratto 101, impiegava 8 operai e, sicuramente, era rivale di Dalla Via, sebbene tra i collaboratori del laboratorio di via Macello figurasse proprio Raimondo Cavedon. Riportiamo le altre ditte: Doppio Giuseppe, fabbrica mobili, 4 addetti, in via Palestro 402; Costa Pietro, laboratorio legnami, 3 addetti, via Palestro 422; Santacatterina Angelo, falegname, 3 addetti, via Venezia 10; Pagliaro Luigi, intagliatore, 3 addetti, via Umberto I 4; Ballico Pietro, modelli per fonderie, 3 addetti, via S. Bologna 4; Dalla Pozza Francesco, falegname, 6 addetti, via Fusinieri 73; Zatton Primo, falegname, 3 addetti, via Fusinieri 87; Santacatterina Giuseppe, fabbrica zoccoli, 9 addetti, via Porta di sotto 272; Rossi Antonio, falegname, 3 addetti, via Porta di sotto 268; Marzotto Gaetano, falegname, via Porta di sotto 249; Corà Giuseppe, falegname, 3 addetti, via Baratto 77; Scocco Carlo, falegname, 8 addetti, via S. Gaetano 164; Doppio Francesco, carpentiere, 3 addetti, via Della Pozza 184b; Cremasco Francesco, intagliatore, 2 addetti, via S. Gaetano 212; Cavedon Girolamo, sega legname, 2 addetti, via Molette 465; Bertoldi Olinto, segheria legnami, 2 addetti, via Rovereto 18; Costa Angelo, laboratorio falegnameria, 2 addetti, via Cappuccini 22; Zocche Sebastiano, carpentiere, 2 addetti, via Levà 570; Miglioranza fratelli, falegname, 2 addetti, via Garziere 588; Facci Luigi e fratelli, lavorazione legno, 12 addetti, via Polo 890.

⁵³ Il 22 febbraio 1916 Dalla Via propose al magg. Violini e al Comando Artiglieria Fortezza a Castelvecchio di Verona (il 5 marzo) «*6000 paletti da tenda bene costruiti*», paletti forse in parte forniti da Augusto Dalla Vecchia di Vicenza.

se venivano aggiunte le stanghe per cavallo; e ancora altre 20 lire se il mezzo fosse provvisto di «*timone e bilancini a due cavalli*»⁵⁴. Purtroppo non si è in possesso del disegno che Dalla Via aveva allegato, ma riteniamo che la slitta, o meglio lo slittone, si ispirasse a quelle in uso dalle genti di montagna per il trasporto di fieno, legname o altro⁵⁵. Probabilmente la proposta trovò l'interesse dei militari se a Dalla Via, nel gennaio del 1915, fu permesso di spedire alcuni campioni della slitta ai comandi delle «*opere*» (fortificazioni) non solo dell'arco circostante: Campolungo, Bocchette di Naole (per Forte Cimon grande) sul monte Baldo, Campomolon, Punta Corbin, Monte Verena, Monte Maso, Monte Enna, Monte Novegno. Arrivò qualche richiesta: il 15 gennaio consegnava al Comando del Presidio di Tonezza 10 slitte, 15 ad Asiago, 12 a Boscochiesanova e 5 a Caprino Veronese.

I documenti non registrano altre commissioni prima del 2 luglio 1915, quando il capitano della Compagnia Sussistenza di Thiene richiese dei lavori. Allora, il 13 luglio, Dalla Via tornava alla carica con la Direzione Autonoma del Genio Militare per la Marina di Spezia. Egli, come «*già fornitore militare*», poteva «*assumere la costruzione di carri e carretti*», garantendo la qualità dei legnami («*ho già discreta scorta di legnami che tengo solo pei lavori che provengono al mio laboratorio*», affermava nella missiva). Frattanto, nella sua officina arrivavano vari carriaggi da riparare o sistemare, come le 34 carrette per il Comando truppe ausiliarie di Thiene (10 agosto 1915).

Il 4 agosto 1915 Dalla Via si rivolgeva ancora una volta alla Direzione del Genio di Verona, proponendo la costruzione di «*500 e più*» slitte, che era in grado di costruire in 60 giorni. Non avendo ricevuto risposta, il 10 agosto scriveva al Ministero della Guerra, Direzione Generale del Genio Sezione I di Roma, il quale doveva dare risposta positiva, se il 30 agosto veniva firmato il contratto per 100 slitte, cui ne andavano ag-

⁵⁴ In una richiesta evasa l'11 agosto 1916 al Comando Sesto Alpini Verona e al Ministero della Guerra Direzione Generale del Genio sezione prima di Roma, Dalla Via dava delucidazioni sul mezzo di trasporto: «*Intelaiatura in legnami olmo, ciliegio e castagno, Impalcatura in pioppo di mm 22 o castagno; magoni di base di un solo pezzo con sotto posta una lama da mm 45x5 che gira a tutta la testa del magone saldata a viti dado e al legno; Freno come da disegno lame grappe da mm 40x6; Stanghe per cavallo dritte (consiglio dritti come da mio disegno essendo più pratiche per slitte da materiale) avvertendo che il legno si trova senza nodi e meno difetti; colore cenere*»; il prezzo era di lire 100 per 200 slitte realizzabili in 40 giorni. Con raccomandata del 2 ottobre Dalla Via si rese disponibile a ridurre il prezzo da 100 a 88 lire.

⁵⁵ *La sapienza dei nostri padri. Vocabolario tecnico-storico del dialetto del territorio vicentino*, a cura del Gruppo Ricerca sulla Civiltà Rurale, Vicenza 2002, p. 428.

giunte altre 100 (e forse più). Pur con una discreta maestranza⁵⁶, Dalla Via, per un lavoro così impegnativo, dovette ricorrere a sub-appalti. Richiedeva così l'impiego dei falegnami Carlo Pasini di Malo⁵⁷ (per una cinquantina di manufatti, saldato il 23 marzo 1916 per lire 4795), Francesco Scalco e Battista Colbacchini di Vicenza (per 199 slitte), e dei fabbri di Malo fratelli Trecco, Gaetano Rubini, Gio Batta De Toni, rispettivamente per 30, 19 e 20 freni completi a lire 1,30 l'uno. Per quest'ultimi il lavoro doveva impegnarli dal 20 settembre al 20 ottobre. Il legname occorrente proveniva dal commerciante Luigi Benvegnù di Pontelongo (PD) e la ferramenta da Augusto Dalla Vecchia di Vicenza. La prima consegna di slitte, con relativo collaudo, era prevista per il 20 settembre, ma per inconvenienti ferroviari (il ferro non era arrivato) veniva posticipata. Si sa che il 20 novembre 1915 le 200 slitte erano pronte per il trasporto («*4 carri per giorno caricandone N. 25 per carro*»).

Le slitte non erano comunque la specialità della ditta, che aveva proposto tale prodotto forse su suggerimento o visionando i lavori in atto nei dintorni di Schio. I suoi prodotti, come ricordato, riguardavano i carriaggi in genere, e di questi l'Esercito era ben dotato. Quest'ultimo ricorreva allora al laboratorio Dalla Via, come già visto, per riparazioni o sistemazioni, come avveniva prima della guerra. Il laboratorio del carradore era fornito di quell'attrezzatura atta a lavorare il ferro, impiegato in alcune parti dei veicoli. Vi erano però dei componenti, come cerchioni delle ruote e gli assi su cui si innestano le ruote stesse, realizzate da fabbri specializzati, come Giuseppe Spezzapria di Seghe di Velo d'Astico⁵⁸, cui Dalla Via era consueto rivolgersi. Fino all'offensiva austriaca di primavera 1916, il fabbro magliano rimarrà al suo lavoro, ricevendo frequenti richieste; poi dovrà abbandonare la sua officina e

⁵⁶ Il 2 ottobre 1916 Dalla Via comunica alla Cassa Nazionale d'Assicurazione il numero e i nomi degli operai, avvertendo che «*qualche operaio è provvisorio*»: Cavedon Raimondo (a lire 0,50 all'ora), Castello Girolamo (0,55 all'ora), Croce Antonio (0,20 all'ora), Sbabbo Attilio (0,25 all'ora), Fioravanti Carlo (0,15 all'ora), Visonà Virgilio (0,15 all'ora), Bettale Leopoldo (0,32 all'ora), Dalle Ore Alessandro (0,40 all'ora), Ossobelli (0,40 all'ora), Ceolato Antonio (0,45 all'ora), Silvagni Antonio (0,55 all'ora), Calgaro Carlo (0,38 all'ora), Santi Mario (0,12 all'ora), Zanella Luigi (0,38 all'ora), Doppio Francesco (0,60 all'ora) e Toniolo Romano (0,38 all'ora). Probabilmente la paga oraria variava in base alla perizia del falegname. A titolo di raffronto, presso il lanificio Rossi le paghe orarie per gli uomini variavano da lire 0,55 a 0,75 (Ezio Maria SIMINI, *Il nostro signor capo. Schio dalla Grande Guerra alla marcia su Roma*, Vicenza 1980, p. 38).

⁵⁷ Qualche nota sul falegname maladense si trova in SNICHELOTTO, *Carte intestate*, cit., pp. 97-98.

⁵⁸ Su Giuseppe e sul maglio della famiglia Spezzapria si veda Luigino FRIGO-Roberto SPEZZAPRIA, *Mariano Spezzapria. Una vita operosa dedicata al bene di tutti*, Carrè 2011, pp. 16-21.



L'officina di Luigi Dalla Via di Schio, dove, all'inizio, si producevano veicoli per l'agricoltura, per passare poi a carriaggi speciali e alle carrozzerie delle corriere (da *Carrozzeria Luigi Dalla Via. Cento anni di autobus costruiti a Schio* di Massimo Condolo).

ritirarsi a Lobia di Costabissara per riprendere lì l'attività. Anche per la provvista di legname, che prima del conflitto poteva giungere dagli altopiani attorno alla Val dell'Astico⁵⁹, dovrà venir ricercata altrove.

Carri-botte per annaffiare le strade erano veicoli speciali della ditta Dalla Via. Uno di questi («carretto a due ruote per innaffiamento strade»), nel 1914, venne acquistato dal comune di Malo⁶⁰ e, il 5 luglio 1915, ne furono proposti due al Comune di Schio: uno «per spazzare strade» e l'altro un «carrobotte per bagnare le strade»⁶¹. Dalla Via presentò il suo «carrobotte», della capacità di 6 ettolitri circa, per il prezzo di 430 lire, più 20 per

⁵⁹ Un fornitore era Leonardo Sartori di S. Pietro Valdastico e, probabilmente, Pietro Santacaterina, segantino di Calatrano.

⁶⁰ Archivio Comunale di Malo, anno 1914, b. 5.

⁶¹ Nel 1914 Dalla Via aveva costruito un «carrettino dei spazzini» per il Comune di Magrè, di cui, il 3 febbraio 1915, chiedeva il saldo della fattura. La ditta aveva fornito anche due carri funebri, ordinatigli dalla Società di Mutuo Soccorso di Piovene nel 1914 e dalla parrocchia di Marano Vicentino l'anno successivo.

i freni, anche al Comando Genio III Armata, Direzione Generale del Genio sezione I, Roma (il 16 e 17 aprile 1916), e all'ufficio Genio Civile I Armata (20 aprile)⁶². Non si conosce l'esito della richiesta.

Invece la proposta di «*carretti a mano per trasporto ghiaia*», inoltrata il 4 maggio 1916 al Comando III Armata e ai Comandi del Genio Militare della II, V e III Armata, con allegato «*le fotografie dei carrettini per trasporto materiali*», per il prezzo lire 130 lire (18 maggio 1916), ottenne risposta positiva dal Direttore del Genio Militare della III Armata di Portogruaro. Il 6 giugno Dalla Via spediva 10 carretti. Purtroppo il colonnello Arbarelli, il direttore del Genio di Portogruaro, non rimase soddisfatto del lavoro; per non dover ritirare la merce, come avrebbe voluto il colonnello, Dalla Via li vendette a 100 lire l'uno. Si era instaurato comunque un dialogo positivo con la III Armata, alla quale, il 21 ottobre, diede disponibilità a «*costruire una certa quantità di serramenti e chiusure per fabbricati in legno [di] castagno*», a prezzi stabiliti in base alle richieste. Si viene a conoscenza che il 31 ottobre 1916 Dalla Via avvisava il comando Genio della III Armata di aver acquistato per conto del comando stesso tre carri da buoi in ottimo stato, cui potrebbero aggiungersi altri 5 in settimana, e inoltre finimenti per cavallo, i gioghi e accessori di traino per buoi a 100 lire la pariglia⁶³. E l'11 novembre, tramite il Comando Genio di Schio, consegnava, sempre alla III Armata, finimenti per 15 cavalli. In questo caso si era servito dell'esperienza del sellaio veronese Attilio Zorzi.

Dalla Via si rivolse anche a reparti più vicini, come il Comando Genio Militare d'Armata (Contrà Porti) di Vicenza. Il 5 agosto 1916 (ma aveva scritto anche il 31 luglio inviando una foto) suggerì il progetto di una «*barella a mano per trasporto materiali*»⁶⁴, della «*capacità della cassa cent. cubi 25, sponda da dietro smontabile, ruote alte cen. 80 con colore griggio verde*» al prezzo di lire 140 e garantendo una produzione settimanale dalle 3 alle 5 barelle. Inoltre «*barele ribaltabili per cavallo, ribaltabili da dietro capacità*

⁶² Il veicolo consisteva nella «*botte in legno di castagno, il carro rubina oppure olmo, verniciatura verde militare*».

⁶³ I carri da buoi, del peso approssimativo di 450 kg, avevano la portata dai 25 ai 30 q.li. ed erano costruiti con legnami duri stagionati e di qualità (olmo, frassino, rubina, coperto di pioppo); erano poi dipinti di colore grigio verde. Ognuno costava 680 lire, cui andavano aggiunte 30 lire per il freno; se si montavano le stanghe per cavallo, si dovevano aggiungere 45 lire. Dopo 15 giorni dalla conferma Dalla Via era in grado di produrre 3 carri a settimana.

⁶⁴ *La sapienza dei nostri padri*, cit., p. 28, La barela è «*una carretta, un carro piuttosto compatto, dalle sponde alte, ribaltabile, adoperato per portare materiali sfusi*».



Carrobotte prodotto dalla ditta Dalla Via e offerto ad amministrazioni comunali e anche a quella militare (da *Carrozzeria Luigi Dalla Via. Cento anni di autobus costruiti a Schio* di Massimo Condolo).

della cassa cent cubi 75, ruote alte cen 125, con freno e colore», al prezzo di 425 lire, con produzione giornaliera di 2 veicoli, a partire da quindici giorni dopo la conferma⁶⁵.

Con il Comando Laboratorio di carri I Armata Vicenza, il 15 ottobre 1916, si impegnava invece a riparare dai 20 ai 25 carretti alla settimana: «*Si dichiara che la Ditta Luigi Dalla Via di Schio è dal 10 ottobre 1916 che incominciò a ridurre i ruotabili delle nostre colonne e da oggi s'impegnò con documento di consegnare non meno di N. 20 ruotabili riparati alla settimana».*

Il laboratorio Dalla Via era richiesto anche per interventi in strutture gestite da militari nel centro cittadino; occorreva, però, richiedere il

⁶⁵ Impegni così gravosi, da ottemperare in tempi brevi, richiedevano manodopera sempre presente e attiva, cosa non quantificabile dai documenti. È certo che il 3 settembre 1916 Dalla Via era alla ricerca di «*due operai carradori per lavori su rode e carri capaci del suo mestiere*». Si era così rivolto a Girolamo Bianchi di Visnà Panchiani (TV) avendo presente un paio di validi operai che avrebbe pagato da 5 a 6 lire al giorno. Anche il falegname Giovanni Canesso di Bagnolo di Lonigo, il 5 settembre, venne richiesto per due mesi a 4 lire il giorno e più.

legname alla direzione del Genio Militare di Schio, la quale si avvaleva del magazzino Santacatterina o della segheria Peron⁶⁶. In tempi diversi venne chiamato a realizzare «garette» (le garitte), la «baracca che verrà posta nel cortile della R. Pretura» (25 dicembre 1915), il «prolungamento della tettoia stazione al magazzino merci» (27 dicembre 1915), «la tettoia posta alla succursale ditta Giovanni Rossi» (5 febbraio 1916), una «baracca all’Ospitale n. 0.63» ai Salesiani (10 febbraio 1916), un’altra «baracca di una polveriera» (17 e 18 aprile 1916), «un ponte sotto la ferrovia di riparo ai soldati che lavorano in stazione» (10 maggio 1916), cui venivano aggiunti i «sedili» (17 maggio), i «bagni in costruzione in via Principe Umberto I al Comissario [Comizio] Agrario» (17 luglio 1916), provvisti di «ghrilie» [sic], «divisioni dei camerini» e «doppie pareti» (6 e 11 agosto 1916). Da ultimo di parla di una non meglio precisata «cella mortuaria» (4 settembre 1916)⁶⁷.

Al Comando dell’Ospitale Territoriale della Croce Rossa di Schio ai Salesiani, il 9 luglio 1916, Dalla Via avanzò inoltre un «progetto di un carretto a mano [con] stanghe lunghe met. 3,40, ruote alte cent. 90, chiuso dai lati con fiancate [e con] colore», per lire 145.

Chiamata alle armi

Purtroppo per Luigi Dalla Via, il 15 novembre 1916 arrivò la chiamata alle armi. Furono vani i tentativi per richiedere l’esonero, cercando appoggi presso le unità cui offriva servigi, soprattutto per procrastinare l’invio alle armi e così ottemperare agli impegni assunti. Il primo dicembre ricorreva alla Commissione Esoneri Temporanei di Verona, pur essendo giunto il 30 novembre «alle armi per revocatoesonero».

Il 16 gennaio 1917 Dalla Via rispondeva al Comando del Genio della III Armata: «Con dispiacere le devo dire che non avendo avuto appoggio favorevole da parte loro per l’esonero, anzi lo ebbi negativo, dovetti presentarmi alle armi colle terze classi del 1878 così per forza dovetti abbandonare l’officina e di conseguenza non posso più costruire i detti carri non essendo di persona sullavoro [sic]». Di se-

⁶⁶ Presso lo stabilimento Peron dall’11 novembre 1916 si trovavano una macchina da filettare, di cui Dalla Via chiedeva la restituzione o l’acquisto per 375 lire, e una slitta-campione completa da restituire.

⁶⁷ Va ricordato che il 25 luglio 1916 tra Antonio Santacatterina e Luigi Dalla Via veniva stabilito il contratto per realizzare «telai da trincea» di due tipi: uno piccolo «camminamento» a 3,80 lire (all’Ufficio del Genio era fatturato a 4,80 lire) e l’altro «tocco grande» a 5,10 lire, chiedendone 6.

guito inviava comunicazioni ai vari clienti perché venissero a ritirare la propria merce presso il laboratorio, ormai occupato dai militari⁶⁸. Della sua situazione avvertiva anche la Cassa Nazionale per gli infortuni degli operai di Venezia e la Reale Mutua Assicurazioni. Una circolare del primo gennaio 1917 dell'Agenzia delle Imposte di Schio segnalava che il suo «*reddito di ricchezza mobile*» aveva subito «*un aumento esagerato*», passando da 1000 a 3120 lire, evidente segno che gli affari andavano bene. Il 17 gennaio Dalla Via scriveva all'Agenzia delle Imposte di Schio che quell'aumento lo riteneva «*al massimo di esagerazione*»; chiedeva comunque di «*tenere suspenso [sic] affinché possa portarmi nel suo ufficio per convenirsì alla meglio nella speranza di essere accordato*».

Il primo dicembre 1916, Dalla Via venne inquadrato nel 92º Battaglione Milizia Territoriale. L'1 gennaio 1917 passò nel Deposito Genio 3ª Zona reparto autonomo della I Armata, che operava nella nostra zona. Il 30 novembre venne nominato caporale, chiudendo la sua esperienza militare con la licenza illimitata il 28 dicembre 1918⁶⁹. La vicinanza a casa e al laboratorio consentirono a Dalla Via di continuare, seppure sporadicamente, a predisporre preventivi e a eseguire o far eseguire qualche lavoro, come attestano le copie di missive⁷⁰.

La corrispondenza spedita ci permette di cogliere qualche elemento riferibile a gravi situazioni in atto. Riguardo agli eventi del maggio 1916 (la *Strafexpedition*), il 6 giugno Dalla Via scriveva a Ildebrando Zambotto di Venezia, cui aveva fornito un numero di carriaggi, di avere «*urgente bisogno di cassa*»; aveva infatti «*l'ufficina chiusa e famigliari fuori di Schio*». Sei giorni dopo, il 12 giugno si rivolgeva al falegname Francesco Doppio, sfollato da Schio e suo collaboratore, con queste parole: «*Avverto che per il tuo interesse ti porti a Schio, che la tua bottega è aperta e lavorano i militari per loro conto. Io di quello che posso sorvelio ma come ti dico è tuo interesse che resti tu che vedrai melio, non spaventarti che [h]ai dei galatuomini*».

Il 13 dicembre 1917, dopo Caporetto, Dalla Via scriveva a Giovanni

⁶⁸ Gran parte dei fogli del secondo *Copialettere* riguardano l'evasione di altrettante fatture e conti a soggetti vari, sia civili sia militari, dove viene applicato uno «*sconto di guerra [del] 2%*».

⁶⁹ A.S.Vi., *Ruoli matricolari 1878*, b. 173, foglio 5466.

⁷⁰ Doveva sussistere una qualche continuità lavorativa, rilevata dalla corrispondenza, se, ad esempio, Dalla Via fu in grado di preventivare alla ditta Giovanni Rossi di Schio «*da costruzione di una carrozzeria da camions per trasporto di materiali posta sulla macchina Fiat della berlina grande*», o ancora, il 18 dicembre 1917, per la Società Automobilistica di Schio, un «*progetto spesa di un carro adatto per una Fiat 18 B.L. lungo m. 3,60x1.80 a sponde fissi, portello posteriore, base del sedile e sedile, ridurre la cappotta, applicare la fornitura e cuscino, verniciatura alla carrozzeria cenere*».

Casagrande, salsamentario di S. Germano Vercellese, spiegandogli di aver avuto l'indirizzo dal soldato Vighetto, genero di Casagrande, che lavorava nella sua officina. Dalla Via, che lì aveva già inviato una cassa, chiedeva di «*poter spedire in caso di bisogno un po' di indumenti di casa, che se disgrazia vorrà di dover ritirarci da qui, spedire la mia famiglia da quelle parti, anzi in casa di suo genero, per poter restare possibilmente italiani*».

Nuovi mercati nelle terre “liberate”

Con il ritorno della pace e la ripresa dell'attività lavorativa, continuava per la ditta l'impegno a sistemare la componente lignea di veicoli a motore, nell'officina in cui, ancora il 10 giugno 1919, i militari non avevano liberato l'ufficio⁷¹.

Con l'acquisizione del Trentino Alto Adige si aprivano per la Dalla Via non solo nuovi mercati e nuove possibilità di guadagno: l'approvvigionamento di conifere (abeti, larici, pini), un tempo attuato dai vicini boschi dell'altopiano dei Sette Comuni o del vicino Tirolo, a causa della distruzione o danneggiamento degli stessi, si spostava nelle incontaminate foreste delle nuove terre. Così, la ditta intraprendeva il commercio di legname grazie ad accordi con commercianti trentini (Marco Pernistch) o bolzanini (Francesco e Maria Mumelter, fratelli Rustatscher (?) di Ora), talvolta contestando per le misure, la qualità e i prezzi. Luigi Dalla Via non agiva da solo, ma in società con il cognato Benincà (forse Rutilio, quello che rilevò la segheria Peron e avviò quella nei pressi del ponte-canale). Entrambi fecero pervenire il legname a Gaetano Dall'Armellina di Noventa Vicentina, a Luigi Luchini e figli di Adria, a Luigi Benvegnù di Pontelongo, a O. Tretti di Montecchio Precalcino, all'impresario Pietro Dall'Osteria di Schio, all'imprenditore di Arsiero Antonio Canale, a Francesco Dalla Pozza di Schio e ai fratelli Gasparin di Schio.

Dalla Via proseguirà poi nella sua principale occupazione verso i veicoli a motore.

⁷¹ Questa notizia e quelle successive sono desunte dal secondo *Copialettere* (dal 9 novembre 1916 al 15 aprile 1920).