LAVORO

... coraggio e successo

MARAZZATO

una famiglia, un'azienda,
tanto lavoro e una storia

A nostro nonno Lucillo, ai nostri genitori Carlo e Mara, e a tutti quei collaboratori che, con il loro aiuto e lavoro, ci hanno permesso di realizzare tutto questo.

Alberto, Luca e Davide.

Testi
e coordinamento editoriale:
Valentina Masotti

Impaginazione, stampa e legatura:
GALLO artigrafiche, Vercelli

© Gruppo Marazzato
Borgovercelli Giugno 2013

LAVORO

... coraggio e successo

MARAZZATO

una famiglia, un'azienda,
tanto lavoro e una storia

Lavoro, coraggio e successo

La storia della famiglia Marazzato.

1919 2013

Una famiglia, un'azienda, tanto lavoro e... una storia

Il mio sogno nel cassetto è sempre stato quello di scrivere un libro che rievocasse la storia della mia famiglia e dell'azienda che mio nonno Lucillo fondò nel secondo dopo guerra. Mi affascinavano gli aneddoti che raccontava durante i pranzi di famiglia o semplicemente quando faceva un salto in ufficio a salutarmi. C'era sempre una morale, una lezione da imparare dalle sue esperienze di vita. Un po' per pigrizia, un po' per mancanza di tempo, negli anni l'idea del libro fu dimenticata in un cassetto insieme allo scatolone di foto, alle cambiali degli anni cinquanta che portavano la sua firma, ai registri di contabilità ancora compilati a mano con calligrafia. Dopo la morte del nonno, mio padre ha conservato tutti quei ricordi nel suo ufficio.

Così quest'anno mi sono deciso a raccogliere tutto il materiale necessario a pubblicare la storia della Marazzato. Non mi aspettavo davvero che l'impresa avrebbe suscitato tanto entusiasmo in famiglia: è emersa da parte di ciascuno una voglia di raccontare, di ricordare, di ricercare fatti nella memoria e cimeli in fondo agli armadi che andava oltre alle mie speranze. Mio padre è stato paziente e minuzioso nel rievocare episodi della sua vita, dall'infanzia a Banchette fino all'età adulta, quando entrò nel pieno dell'attività aziendale. Mia nonna Francesca, che quest'anno compie 88 anni, ha dimostrato una lucidità e una memoria infallibile nel testimoniare date, nomi ed eventi di una vita. Infine ho scoperto che mio zio Giorgio condivideva lo stesso progetto, ma l'aveva tenuto per sé fino ad allora: aveva scritto una biografia della propria vita, ben corredata di fatti e aneddoti, che è andata a popolare questo scritto con ironia e commozione.

Gli ultimi due capitoli sono invece dedicati alla nuova generazione. Negli ultimi quindici anni io e i miei fratelli, Luca e Davide, abbiamo dato l'anima per questa azienda. Abbiamo ereditato una realtà importante, una fortuna che va continuamente alimentata, soprattutto ora che i tempi si sono fatti difficili. Che poi si parla di crisi, fatto oggettivamente innegabile, ma ripercorrendo la storia della mia famiglia, non si sono mai visti tempi facili: è una storia di sacrifici, di lavoro - tanto lavoro - e di coraggio. Nessun Marazzato si è mai accontentato di godersi quel poco: tutto era sempre reinvestito nell'attività. Oggi è il nostro turno per dimostrare di essere fatti della stessa pasta. Ringrazieremo sempre nostro padre per averci saputo trasmettere valori di serietà e rispetto, ma anche il senso della famiglia, il valore dell'unità che, soprattutto quando il gioco si fa duro, è fondamentale per tenere salda la squadra e per raggiungere i nuovi obiettivi.

Intanto la storia va avanti.

Alberto Marazzato

Capitolo 1

La storia di Lucillo Marazzato. Dalla nascita agli anni Cinquanta.

1919 1949

Lucillo Marazzato nasce nel 1919 in una famiglia umile e in un'Italia provata dalla Grande Guerra. Trebaseleghe è un piccolo paese che sorge in provincia di Padova e che si estende verso i confini di Treviso e Venezia, da cui forse la derivazione del nome in quanto appartenente a "tre basiliche". La posizione geografica ha fatto sì che questo comune fosse segnato dalle offensive austro-ungariche, contro cui il Regio Esercito si battè fino alla vittoria ottenuta con la battaglia di Vittorio Veneto.
Lucillo era il quinto di 15 fratelli e già da bambino si rimboccò le maniche: guadagnò la sua prima pagnotta a 8 anni, lavorando come garzone presso un panettiere. Divenuto ragazzo, partecipò all'ondata migratoria dal Veneto verso le regioni dell'ovest d'Italia, approdando nel 1938 a Châtillon, in Valle D'Aosta, ospite della famiglia conterranea Trevisan Vedovato. Il libretto di lavoro segna il 28 giugno come l'inizio della sua esperienza a Cervinia, presso l'Impresa

1.1 Dal Veneto alla Valle D'Aosta

Trebaseleghe, provincia di Padova, 1930. Nella foto Giuseppe Marazzato con la moglie Armida Ceron e i figli. Da sinistra: in alto Laura, Virginia, Guido detto Plinio, Lucillo. In basso: Igina, Ghita (nel giorno del battesimo), Luigina, Gigetto detto il rosso, Orfeo, Romeo, Iole.
Mancano nella foto i figli Alfio, Nerina e Gabriella.

Cervinia, 1938. Lucillo si fa fotografare con il Cervino alle spalle durante i lavori per la costruzione della diga Goillet.

Girola al cantiere della diga Goillet, un lago artificiale che si trova a più di 2000 metri d'altezza e che ancora oggi è utilizzato per la produzione di energia idroelettrica e per l'innevamento programmato delle piste da sci. Lucillo vi lavorò prima come aiuto fabbro di miniera e in seguito per la consegna delle missive

Cervinia, 1938. Lucillo Marazzato alle prese con un martello pneumatico presso il Cantiere Goillet dell'Impresa Girola.

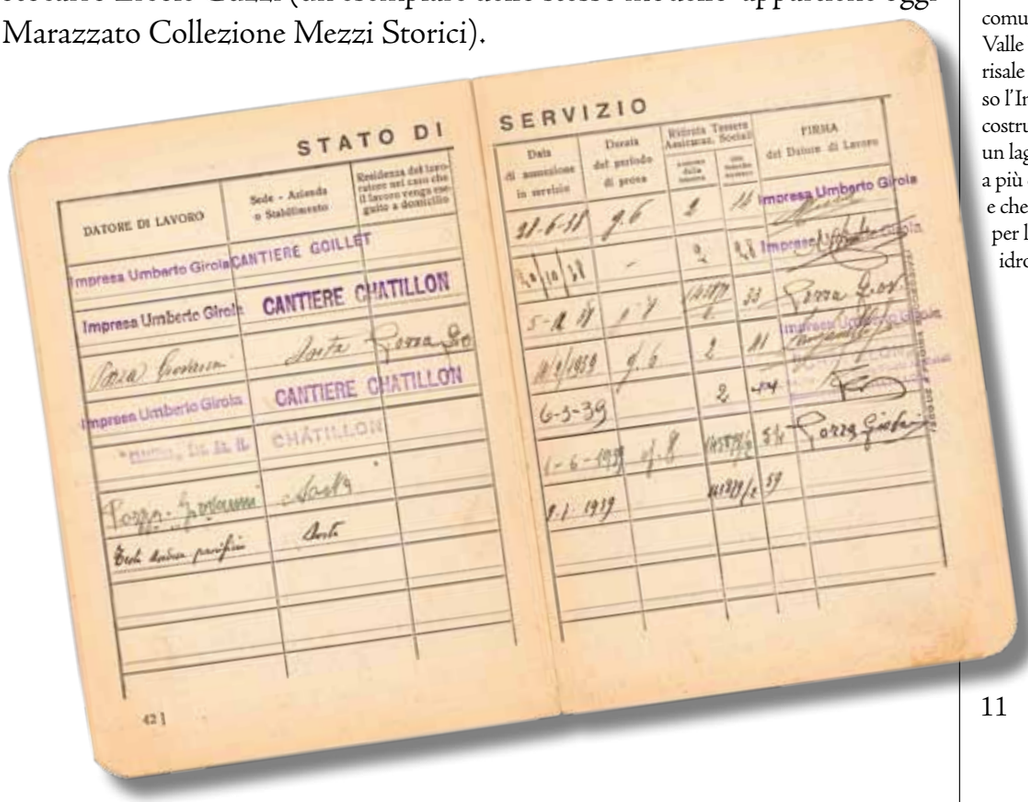
Nella pagina a fianco:

Aosta,1939. Lucillo Marazzato sul suo motocarro Ercole Guzzi: un modello identico appartiene oggi alla Marazzato collezione mezzi storici. Lucillo ha appena preso la patente e si occupa delle consegne per la panetteria Testa di Aosta, dopo aver prodotto il pane nella notte. Un giorno incontra per strada una partoriente e la carica sul motocarro per condurla in ospedale. Il veicolo non era omologato per il trasporto delle persone e quel passaggio gli costerà la sua prima multa, poi amnistiata in quanto reato minore grazie alla nascita di un componente della Famiglia Reale nello stesso anno.

Cervinia, 1938. Foto di gruppo dell'impresa Girola.

verso la valle. Durante l'inverno vennero sospesi i lavori a causa del clima rigido e, tra un lavoretto e l'altro, Lucillo riuscì ad impiegarsi alla **Châtillon**, colosso dell'impresa tessile. Fu inserito nel reparto bagni di tessuto, in cui veniva utilizzata una miscela di acidi contenente anche la soda caustica: durante la lavorazione dei tessuti venivano emessi fumi tossici, inoltre il rischio di bruciarsi era alto, nonostante i sacchi di iuta che venivano indossati per precauzione sopra la tuta da lavoro. Lucillo riuscì a lavorare alla Châtillon per tre mesi e nel 1939 trovò un impiego presso il panificio Testa di Aosta, lavorando di notte come panettiere e di giorno come corriere per consegnare il pane alle rivenditorie della Valle. Nella foto lo vediamo fresco di patente, pronto per le consegne con il motocarro Ercole Guzzi (un esemplare dello stesso modello appartiene oggi alla Marazzato Collezione Mezzi Storici).

Il libretto di lavoro di Lucillo Marazzato, rilasciato nel comune di Chatillon in Valle D'aosta. Il primo impiego risale al Giugno 1938,presso l'Impresa Girola per la costruzione della diga Goillet, un lago artificiale che si trova a più di 2000 metri d'altezza e che ancora oggi è utilizzato per la produzione di energia idroelettrica.



1.2
II guerra mondiale: la chiamata alle armi

Il 9 marzo 1940 arrivò la chiamata alle armi, destinazione Jugoslavia.
L'unità militare di cui faceva parte Lucillo aveva bisogno di un corriere che recuperasse alla **Fiat di Torino** i pezzi di ricambio per gli automezzi militari. Fu proprio lui ad offrirsi volontario, con la speranza di avvicinarsi a suo padre Giuseppe, di mestiere falegname, che nel frattempo si era trasferito dalla Cogne di Aosta verso il Piemonte. Questa divenne inoltre l'occasione per farsi la prima infarinatura di meccanica, che sarebbe divenuta parte fondamentale della sua professione negli anni a venire.
L'8 Settembre 1943 il proclama Badoglio annunciò l'armistizio di Cassibile, firmato con gli anglo-americani.
Lucillo fuggì dal fronte insieme ai suoi compagni d'armi e si diresse a piedi verso Trebaseleghe.

Una foto ritratto di Lucillo Marazzato.

Ex Jugoslavia, 1940. Lucillo Marazzato.

I ricordi di Lucillo Marazzato nel racconto di Franco Fassio detto Cichineto:
"Amicizia, una storia d'altri tempi".

In via Jervis a Ivrea c'è una targa ricordo, ingiallita dal tempo e dallo smog delle auto che passano, che quasi scompare tra il grigiore dei marmi del condominio.

Ricorda la storia di un tale Pavan, eroe partigiano caduto a guerra finita. Qualcuno fa notare che non era neppure partigiano. Ma la storia che vi voglio raccontare è un'altra, legata a questo nome che pochi conoscono. Infuriava la guerra civile[1]: c'era chi scappava sui monti e chi finiva le ultime cartucce verso un nemico non dichiarato, in una cozzaglia di idee e di rivoluzioni personali. Anche in questa confusione, i gesti d'amicizia sono fiori che sbocciano nel marasma della guerra. Pavan aveva un amico, Lucillo Marazzato, quasi compaesano, venuti ambedue dal Veneto prima della guerra in cerca di fortuna. Si erano conosciuti ad Ivrea e si erano fatti una promessa: chi dei due avesse avuto la fortuna di passare indenne la guerra, avrebbe portato l'altro al paese, giù nel Veneto.

Pavan perì il 25 aprile del '45[2]: nel tentativo di festeggiare la fine della guerra, sparò dei colpi in aria. Una camionetta di tedeschi si sentì minacciata e rispose al fuoco.

L'amico Lucillo, per onorare l'impegno assunto, prese un furgone, caricò la bara dell'amico e, in compagnia di un altro banchettese, fece il viaggio da Ivrea a Mogliano Veneto, affrontando 400 km in condizioni impervie. Era appena finita la guerra, non c'erano ponti, mancava la benzina, bande armate di irregolari e di sbandati giravano per la Pianura Padana: quel viaggio fu irto di disavventure. Giunti al fiume Oglio, si accorsero che il ponte era stato abbattuto durante un bombardamento, così dovettero scendere lungo il costone, guadare il fiume e risalire; per rendersi conto dell'impresa, basta passarci oggi e, dall'autostrada, buttare giù l'occhio e cercare il fiume, laggiù in fondo. Durante la discesa verso il fiume, gli scossoni del furgone allentarono le corde e la cassa sbattè tanto violentemente da rompersi. Dovettero continuare il viaggio con un "nuovo passeggero": un fetore insopportabile.

Arrivarono a Mogliano a notte fonda e, non conoscendo l'indirizzo giusto né il paese, pensarono di bussare alla porta della canonica. Il parroco sulle prime si rifiutò di accogliere i resti del povero Pavan, ma poi, dietro le insistenze dei due, si arrese e accettò il ricovero. "Grazie Padre, adesso noi andiamo in paese per riposarci: ci vediamo domani mattina per le esequie" dissero i due compagni di viaggio.

Al mattino si presentarono in canonica come convenuto, ma con loro stupore appresero che il Pavan era già stato tumulato all'alba di tutta fretta. La paura di non so che aveva fatto svegliare gli animi.

Una storia che pochi conoscono, che rimane lassù, sola tra le montagne della Valle Chiusella, insieme all'allora fidanzatina del Pavan.

Restano solo una targa e il valore di un'amicizia che va oltre il tempo".

Fonte: La sentinella del Canavese, Giovedì 7 Marzo 2013, Pagina 33, rubrica "Lettere", Autore Franco Fassio detto Cichineto.

---

[1] Si riferisce agli eventi accaduti durante la seconda guerra mondiale, nel periodo compreso tra l'annuncio dell'armistizio di Cassibile (8 settembre 1943) e la resa di Caserta (2 maggio 1945), durante il quale si verificarono combattimenti tra reparti militari della Repubblica Sociale Italiana(RSI), collaborazionisti con le truppe occupanti della Germania nazista e i partigiani italiani, sostenuti materialmente dagli Alleati. Oltre ai combattimenti diretti tra i reparti armati delle due parti, si registrarono rappresaglie sulla popolazione civile e repressioni da parte delle autorità della RSI, nonché scontri tra partigiani. (*Fonte Wikipedia*).

[2] Anniversario della liberazione d'Italia dall'occupazione nazifascista, al termine della seconda guerra mondiale (anche chiamato Festa della Liberazione, anniversario della Resistenza o semplicemente 25 aprile) (*Fonte Wikipedia*).

Torino, 1942. Lucillo si trova a Portanuova con Irma, moglie di suo fratello Orfeo. Durante la Seconda Guerra Mondiale in Jugoslavia mancavano i pezzi di ricambio per i mezzi militari. Lucillo millanta di conoscere Torino e viene inviato a recuperare il materiale alla Fiat. In questo modo potrà visitare i suoi famigliari, che nel frattempo si erano trasferiti dal Veneto al Piemonte.

Jugoslavia, 1943. Foto ritratto di Lucillo in divisa militare.

Ex Jugoslavia, 1941. Lucillo a fianco di un mezzo militare durante la Seconda Guerra Mondiale.

Ex Jugoslavia, 1940. Lucillo e i compagni d'armi, in congedo durante il servizio di leva.

Ex Jugoslavia, 1940. Lucillo e i compagni d'armi davanti a una camionetta militare.

1.3
Il rientro dal fronte e il trasferimento in Piemonte

Banchette, 1946. Con il camion Berlier si riconoscono: Lucillo (in canottiera), Mario Bruno (con la sigaretta), Ezio Pagani (dietro).

Banchette d'Ivrea è una località piemontese della provincia di Torino che sorge nella piana canavesana e si affaccia sulla Dora Baltea. Il 1945 fu un anno di fondamentale importanza per Lucillo: convolato a nozze con Francesca Rolla, madre dei suoi due figli Carlo e Giorgio, pose le fondamenta della sua attività di trasporti, mettendosi in società con i suoi fratelli Orfeo e Guido, soprannominato Plinio[1] . Le sorelle furono impiegate all'albergo "Il Moro", un ostello in paese che offriva anche camere

[1] (Plinio da qui in avanti nel testo)

Banchette (TO), 1945. Foto ritratto di Francesca Rolla, moglie di Lucillo Marazzato.

Una foto ritratto di Lucillo Marazzato nel 1945, aveva 26 anni.

Banchette, vicino a Ivrea, 1945. La prima uscita di Lucillo con Francesca, sua futura moglie: in bicicletta da Banchette a Chiaverano, vicino ad Ivrea.

Banchette, 1947. Lucillo e Francesca davanti al castello di Banchette, in occasione del matrimonio della sorella Iole.

Banchette, 1947. Lucillo con in braccio il primogenito Carlo, durante il matrimonio della sorella Iole.

per il pernottamento e il servizio di stallaggio per i clienti che scendevano dalla Valchiusella in direzione di Ivrea. Con l'aiuto dei fratelli Lucillo riportò alla luce gli autocarri che erano stati nascosti (murati o sotterrati addirittura) durante la guerra, per evitare che i militari tedeschi e poi i partigiani li requisissero. Lucillo aveva appreso fondamenti di meccanica durante il servizio nell'esercito, per cui era in grado di riparare i mezzi grazie ai pezzi di ricambio recuperati dagli autocarri militari. Il fratello Orfeo invece era stato un daziere in Valle D'Aosta e vantava molte conoscenze: fu lui a svolgere il ruolo commerciale per reperire clienti in Piemonte e Valle D'Aosta. I rapporti con la clientela si intrattenevano presso il mercato cittadino, un importante luogo di incontro in cui si commerciavano prodotti di vario tipo, dal bestiame al legname fino ai prodotti alimentari. Una volta ottenuto il lavoro, Lucillo e Plinio si presentavano con l'autocarro per ritirare le merci.

Proprio in quegli anni Lucillo entrò in possesso del suo amato camion, l'**Isotta Fraschini D80** (lo stesso modello del 1939 è divenuto oggi la punta di diamante della "Marazzato Collezione mezzi storici"). Il proprietario era a quel tempo il signor Corgnati, titolare di un'azienda di commercio legname a Nus: lo scambio tra l'Isotta Fraschini e l'autocarro di Lucillo avvenne di comune accordo e con reciproca soddisfazione. L'attività di trasporti funzionava, ma il fratello Plinio, dopo essersi sposato, preferì lasciare la società in cambio di ben retribuito impiego presso

Banchette, 1950. Lucillo in moto Rumi.

l'***Olivetti***, industria eporediese fiorente in quegli anni.
Nello stesso tempo Lucillo non condivideva più le strategie di Orfeo che si erano rivolte al commercio di camion restaurati: la vendita dell'Isotta Fraschini divenne il pretesto per sciogliere la società, l'albergo il Moro venne chiuso e i fratelli Marazzato intrapresero strade separate.

Isotta Fraschini D80:
un mezzo che ha segnato la storia della famiglia Marazzato.

Punta di diamante della Marazzato Collezione mezzi storici, l'Isotta Fraschini D80 è uno dei pochi esemplari esistenti in Italia della stessa gamma. Isotta Fraschini è innanzitutto un marchio italiano nato a Milano nel 1900 e conosciuto in particolar modo per la produzione di automobili di lusso, ammirate non solo per la potenza e le alte prestazioni dei motori, ma anche per la linea elegante e innovativa che si affacciava sul mercato del primo Novecento. Durante la Prima Guerra Mondiale la casa automobilistica iniziò a produrre anche camion e rimorchi per il trasporto militare. I primi esemplari D80 vennero prodotti dall'azienda milanese a partire dal 1934, seguiti dai più potenti Seconda Serie che furono adottati anche dal Regio Esercito nella loro versione ad uso militare D80 COM.

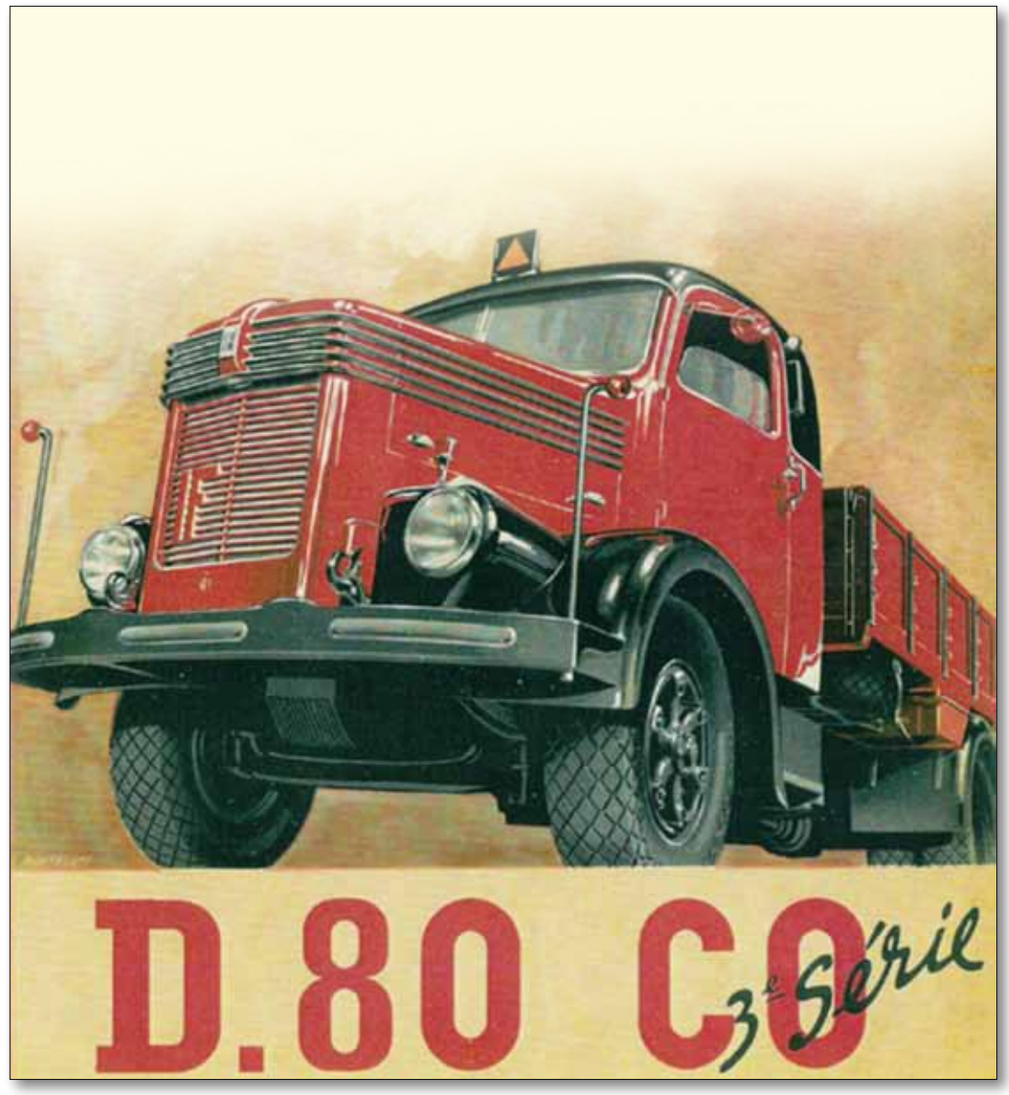
L'Isotta Fraschini cisternato della collezione Marazzato è un D80 della Terza Serie, lo stesso modello appartenuto a Lucillo negli anni Quaranta. Fu acquistato da Carlo nel 1968, quando fondò la propria società di trasporti. Acquistato per ottenere la licenza per l'autotrasporto di merci conto terzi, venne poi trasformato in autocarro con gru negli anni Settanta e utilizzato per movimentare cisterne, cabine e altri oggetti voluminosi. Dagli anni Novanta rimase parcheggiato fino al 2003, quando Carlo Marazzato effettuò il primo restauro con colore rosso e senza cassone posteriore. In seguito alla morte del padre Lucillo, Carlo riprese i lavori sull'Isotta Fraschini, inaugurata lo scorso 26 maggio 2012 in occasione del "Primo raduno di camion e autobus d'epoca" organizzato a Vercelli.

Il recente restauro ha riportato alla luce questo magnifico esemplare, riprendendo le 5 linee cromate che partono dallo stemma e corrono lungo il cofano secondo la versione originale. Dietro la cisterna è stata recuperata da un Fiat 680 N del 1949 e rimessa a nuovo. Davanti si riconoscono gli ormai introvabili catadiottri che stavano ad indicare il trasporto di materiale infiammabile (oggi sostituiti dai cartelli per segnalare l'ADR). I catadiottri erano montati su barre in metallo e posizionati sulla parte frontale, in modo che si potessero identificare anche durante i trasporti notturni. Il colore della carrozzeria è invece un omaggio all'azienda fondata da Lucillo: il blu è ancora oggi il colore che identifica il Gruppo Marazzato.[1]

[1] (Per le informazioni su Isotta Fraschini, si ringrazia il Generale Virdis di Roma)

Nel Luglio 1940, la storica rivista di settore "L'auto italiana" pubblica un articolo sull'Isotta Fraschini D80, uscito nella sua seconda serie come mezzo militare.

Un manifesto del 1946 celebra la Terza serie dell'Isotta Fraschini D80.



Il logo Isotta Fraschini sugli stemmi collezionati da Carlo Marazzato, quello rosso è stato realizzato da Lucillo con un pezzo di metallo.

Capitolo 2
Come nasce la Marazzato Lucillo

2.1 Nasce la Marazzato Lucillo con Tormena Luigi

In seguito alla divisione societaria, Orfeo fondò una propria azienda di trasporti, l'omonima ***Marazzato Orfeo***, che si occupava del trasporto di nafta e prodotti petroliferi destinati alle fonderie del Canavese. In seguito iniziò a lavorare per l'Agip che, già a quei tempi, era un colosso del settore petrolifero. Lucillo lavorò come autista per il trasporto merci fino al 1952, anno in cui conobbe **Luigi Tormena**. Di mestiere autista, di carattere mite e gran lavoratore, fu co-fondatore della ***Marazzato Lucillo,*** una "società semplice" che venne costituita e sancita con una stretta di mano tra i due soci.

L'automezzo della società, il **Fiat 680 N,** fu acquistato a cambiali grazie al prestito che Lucillo ottenne dalla panetteria Testa di Aosta, suo ex datore di lavoro. Suo cugino Rino Ceron faceva l'autista con Tormena (per legge gli autotrasportatori dovevano sempre viaggiare in coppia), mentre Lucillo si occupava delle riparazioni meccaniche e di commissioni di vario tipo presso la "Marazzato Orfeo", come recupero crediti o anche riparazione di mezzi.

Banchette, 1950. Nella foto il camion Fiat 680 N carico dei mattoni che servirono a costruire la casa della famiglia Marazzato.

Quello del meccanico era un mestiere per cui Lucillo era portato, ma soprattutto gli permise nelle difficoltà economiche di non perdere mai un giorno di lavoro. Lucillo ai tempi abitava a Banchette con la famiglia: i suoi figli si ricordano ancora della tettoia che costruì davanti casa con funzione di officina, sotto la quale il padre riparava i camion durante la notte. Era fondamentale non perdere nemmeno un viaggio per far fronte agli impegni assunti. Per trovare le commesse di trasporto, si frequentavano i mercati delle province piemontesi e si cercavano lavori verso la Valle D'A-

Mod. IGM.77

Ministero dei Trasporti

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

ISPETTORATO COMPARTIMENTALE

per il Piemonte

Torino, -6 GIU. 1958 195

Al Sig.
LUCILLO MARAZZATO

Prot. N° 08022 Allegati

Rispondere al foglio del
Div. Uff. N°

OGGETTO: Nomina a membro supplente del Comitato Consultivo Provinciale di Torino.

A norma della circ. N. 27/1958 in data 1° marzo 1958 la S.V. è nominata membro supplente del Comitato Consultivo Provinciale in rappresentanza degli autotrasportatori in conto terzi aderenti all'Associazione Canavesana Autotrasportatori - A.C.A.

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

nr/

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE • ISPETTORATO GENERALE M.C.T.C. •

№ 327320

TRASPORTO DI MERCI IN

CONTO TERZI

Ditta MARAZZATO Lucillo

TARGA N. AS 27648

Mod. MC 857

Alcuni documenti di fine anni Cinquanta appartenuti a Lucillo Marazzato e conservati per ricordo dal figlio Carlo.

Una delle cambiali firmate da Lucillo Marazzato. Le cambiali hanno fatto la storia della Marazzato, la prima firmata nel 1952 per acquistare il Fiat 680 N insieme a Luigi Tormena.

L. 600 LIRE SEICENTO

Treviso il 17 NOV. 1961 19 B.P.L. 80.000 =

A 17 APR. 1962 pagherò per questa mia cambiale

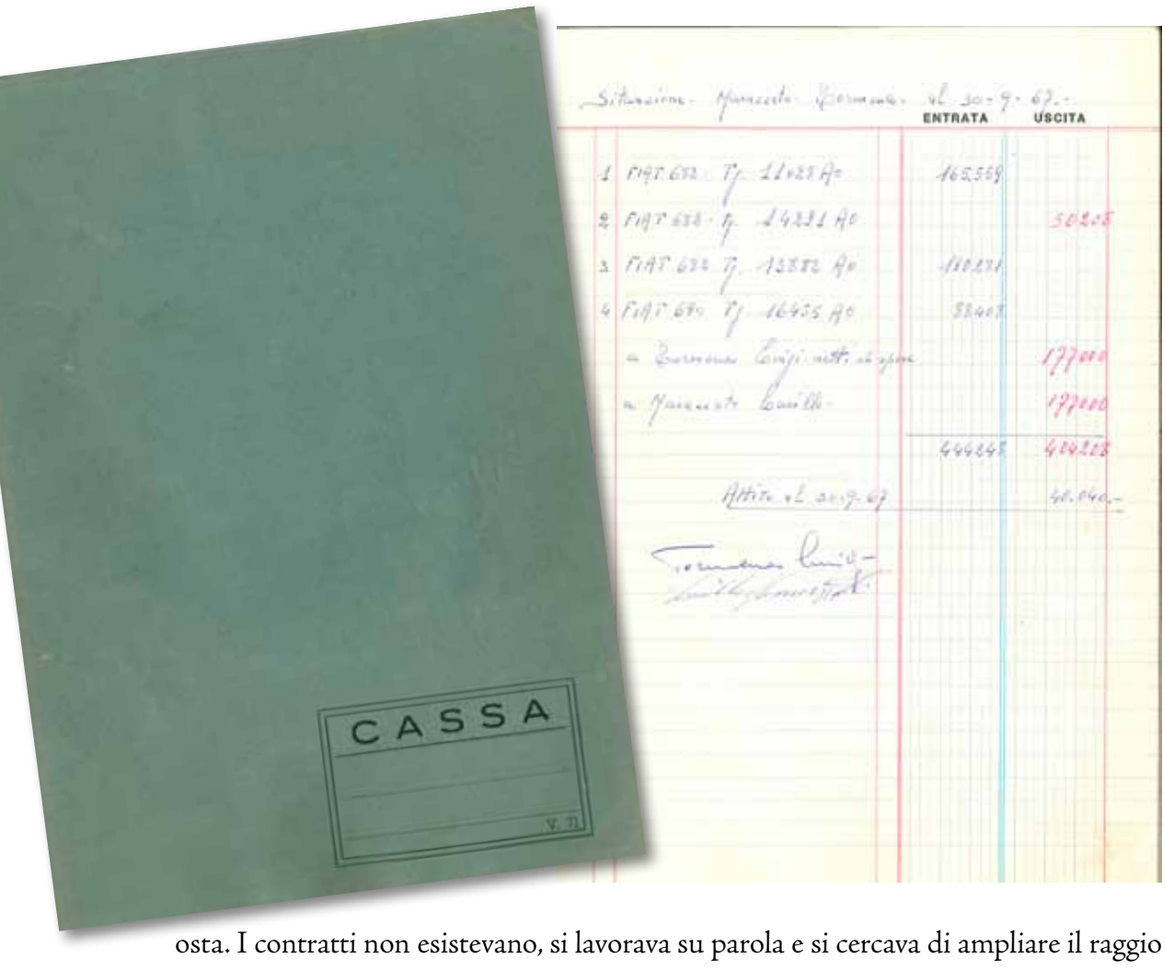
al OFFICINE ZORZI S.p.A. TREVISO la somma

di Lire It. Ottantamila

CREDIT - TREVISO 28-053369

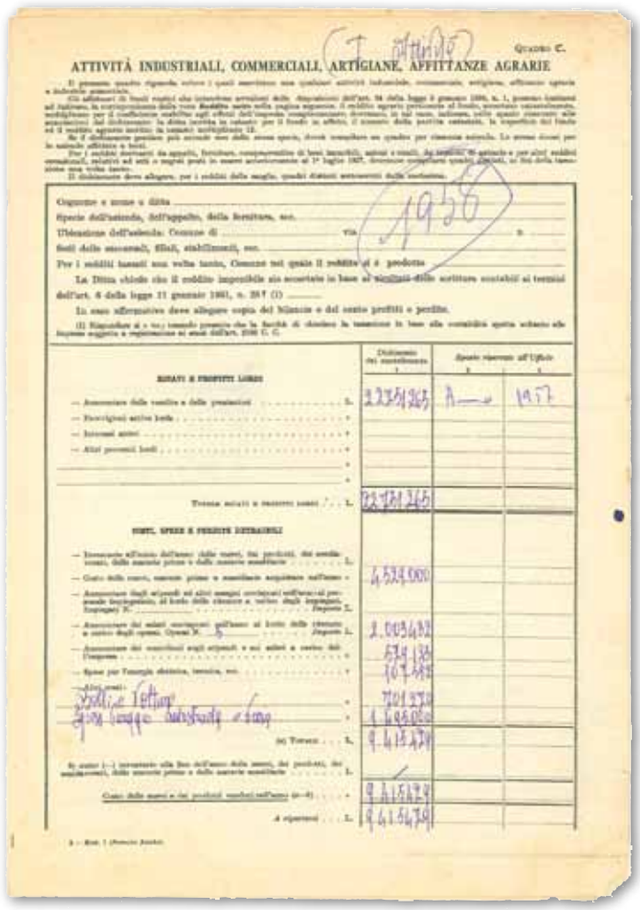
Marazzato Lucillo -
Via Torino 126 - IVREA - (Torino)

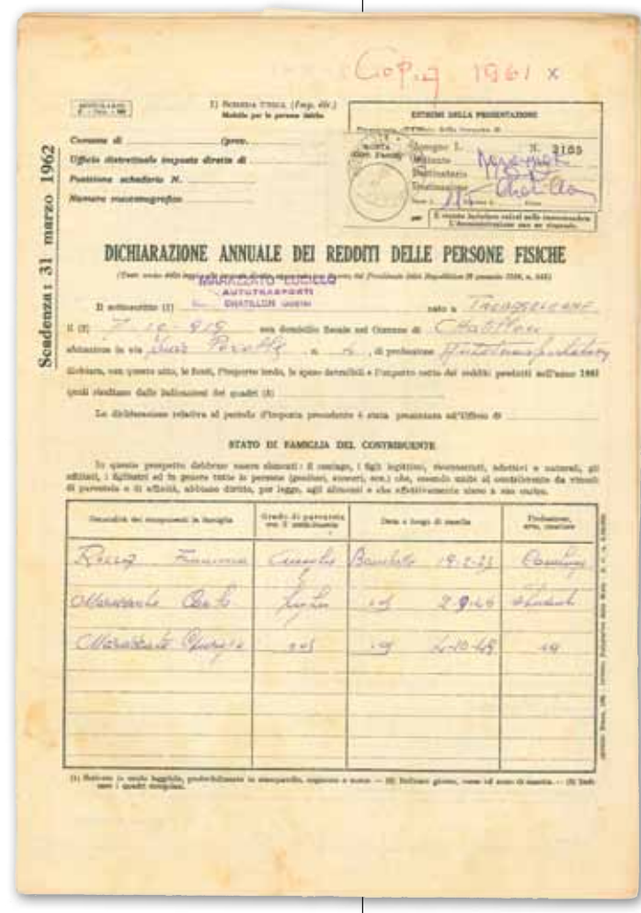
4 APR. 1962



I libri contabili della Marazzato Lucillo con Tormena.

osta. I contratti non esistevano, si lavorava su parola e si cercava di ampliare il raggio delle proprie conoscenze. Si continuò a lavorare in questo modo, arrancando per ogni singolo viaggio, finché non arrivò a conquistare la stima della Châtillon, importante realtà dell'industria tessile italiana.





I registri per la dichiarazione dei redditi, risalenti alla fine degli anni 50.

Banchette, 1954. Lucillo è con due autisti del fratello Orfeo, il quale aveva fondato una società di trasporto per nafta e bombole del gas.

Banchette, 1954. Una foto importante, scattata nei primi anni di attività della "Lucillo Marazzato". Da sinistra: Luigi Tormena, Gallo, Frigo, Ennio Bertacco, Lucillo (in tuta), Luciano Artieri, Rino Sorze, Rino Ceron. Il bambino è Carlo.

I ricordi di Carlo Marazzato.

L'infanzia e le disavventure di Carlo a Banchette.

Carlo ricorda che in passato un guasto al freno poteva essere tamponato con un 5 lire all'interno del tubo per evitare che passasse aria. In questo modo lo si metteva fuori uso fino alla successiva riparazione. Non era poi raro viaggiare con difetti nella frizione. Carlo era solo un bambino, ma faceva da assistente meccanico a suo padre. La notte, per illuminare e riscaldare la zona sottostante la tettoia, si tagliava un fusto a campana e si metteva all'interno uno straccio bagnato con gasolio perché bruciasse. Una notte, passando gli attrezzi a Lucillo, prese per sbaglio un "bagnur" (innaffiatoio in dialetto piemontese) di lamiera zincata e stagnata contenente benzina e lo versò sul fuoco, creando una fiammata che gli bruciò per fortuna solo sopracciglia e capelli.

Carlo ricorda bene quel Fiat 680 N carico di mattoni, gli stessi che vennero utilizzati per costruire una nuova casa a Banchette: li aveva scaricati uno ad uno e per più carichi con l'aiuto di alcuni amici. Fu così che, barcollando sulla montagna di mattoni impilati, era caduto e si era procurato una ferita profonda al ginocchio. La disavventura non finì lì. Quando il lavoro fu terminato, Lucillo li volle premiare invitandoli al bar di Banchette per bere un'aranciata. I bambini aspettarono sul camion, ma in quel momento in piazza passava il bullo del paese che scherni Carlo "Scommetto che non sai nemmeno accendere le luci!" Per chi non lo sapesse, una volta le luci dei camion si accendevano inserendo la chiave per l'accensione e girandola, senza però spingerla fino in fondo, operazione che avrebbe messo in moto il motore. Carlo non se lo fece ripetere due volte, ma spinse la chiave con troppa forza: il camion si mise in moto e cominciò a vibrare e ad avanzare. Un suo amico, che era seduto lato passeggero, si lanciò giù per tentare di frenarlo, ma lasciò la portiera aperta, prendendo in pieno la vetrina del negozio all'angolo, mentre Carlo terminò la sua corsa contro un muro.

Settembre 1953. La famiglia Marazzato davanti alla prima casa di Banchette, in occasione del matrimonio di Odette (cugina di Francesca). Da sinistra: Lucillo Marazzato con la moglie Francesca; davanti i bambini Giorgio e Carlo.

Banchette, 1950. Nella foto il camion Fiat 680 N carico di mattoni.

2.2
Da Banchette a Montalto Dora. La commessa per la Châtillon

Il 3 Gennaio 1955 la famiglia Marazzato si trasferì a Montalto Dora, un paese della provincia di Torino che si pone come naturale collegamento tra il Canavese e la Valle D'Aosta. Lucillo vi resterà per un anno, prendendo in affitto una casa che a quei tempi era circondata solo di terreni incolti. Dopo aver convinto il padrone di casa che quella zona, se adeguatamente attrezzata, sarebbe divenuta un crocevia di affari tra Piemonte e Valle D'Aosta, si rimboccò le maniche per organizzare un'area destinata alla sosta dei camionisti. Sulla statale di fronte alla casa venne allestito un distributore, mentre a lato vennero adibiti un parcheggio e un'officina di riparazione dei mezzi, gestita direttamente da Lucillo insieme a Gumiero, nuovo socio legato all'attività ***"Marazzato Lucillo officina di riparazioni"***. A ridosso della casa, sorgeva un bar ristorante gestito da un amico, Rinaldo Raghetto, già gestore del bar ristorante della stazione ferroviaria ad Ivrea. Il distributore fu invece condotto dalla sorella Virginia, la quale si avvalse del nipote Carlo di nove anni come garzone per il periodo delle vacanze estive. Carlo si dava da fare: invitava gli automobilisti ad entrare nell'impianto e lavava i vetri delle auto durante i rifornimenti di carburante, guadagnando delle buone mance. I clienti che si dirigevano verso il casinò di Saint Vincent erano per lo più persone facoltose: Carlo ricorda bene quel giorno in cui si presentò al distributore tale Barone Pecco, nobile dell'omonimo paese della Val Chiusella e dirigente presso l'ufficio acquisti della Châtillon a Milano. Questo signore aveva un problema all'auto che venne risolto prontamente da Gumiero, divenendo così un cliente affezionato. Proprio grazie a Pecco, nacque la collaborazione tra la Marazzato Lucillo e la Châtillon (1955) per il trasporto della soda caustica liquida, un tempo trasportata in polvere tramite rete ferroviaria. Lucillo già possedeva un autocarro attrezzato per il trasporto di prodotti petroliferi: la cisterna poteva essere utilizzata per portare il materiale liquido dalla Solvey di Rosignano in Toscana, verso gli stabilimenti Châtillon per i bagni di filatura. Fu una fatica per Carlo aiutare il padre ad eliminare la nafta nera da ogni fessura, ma una volta ripulita la cisterna e sostituita la valvola di ottone con quella di ferro, il camion fu pronto per il nuovo incarico. Da allora Lucillo lavorò costantemente per la Châtillon per i successivi 19 anni. Oltre a questo primo lavoro ottenne dalla Società Aquila, raffineria di Trieste in seguito assorbita dal Gruppo Total, il trasporto dell'olio motore da Trieste verso gli stabilimenti Fiat di Torino.

Montalto Dora (TO), 1955. Una foto di gruppo davanti al distributore gestito dalla Marazzato Lucillo.

Châtillon - Montefibre.

Breve storia di un collosso dell'industria tessile.

La Châtillon, o Società Anonima Italiana per le Fibre Tessili Artificiali S.p.A., fu una famosa azienda italiana operante nel settore delle tecnofibre.

Nel 1917, in piena prima guerra mondiale, venne fondata la Soie de Châtillon con uno stabilimento nell'omonimo comune valdostano, vicino alle centrali idroelettriche, nell'epoca in cui il trasporto di energia sulle lunghe distanze era ancora problematico. Il procedimento scelto fu quello alla viscosa (poi rayon) che in quel momento era il più diffuso. La società ebbe ben presto un largo sviluppo in Piemonte: a Ivrea e a Vercelli si costruirono grandi stabilimenti che dettero occupazione a migliaia di operai. A Motta San Damiano, in provincia di Pavia, la controllata S.A. Carlo De Sigis aveva uno stabilimento per la produzione del solfuro di carbonio.

Nel ventennio fascista ci furono diversi passaggi di proprietà, finché nel 1942 venne ceduta ad un consorzio di industriali lanieri, diventando Châtillon - Società Anonima Italiana Fibre Tessili Artificiali SpA.

Nel secondo dopoguerra, la Châtillon estese la sua attività anche alle fibre sintetiche. Il suo peso finanziario crebbe ulteriormente dal 1961 al 1966, quando il presidente Furio Cicogna divenne anche presidente della Confindustria. Già nel 1955 era entrata nell'orbita della Edison, assorbendo l'Acsa che a Porto Marghera aveva costruito uno stabilimento per la produzione delle fibre acriliche.

Nel 1966 confluì nel gruppo Montedison, a seguito della fusione tra la Montecatini e la Edison (che fino ad allora deteneva il suo controllo).

Nel 1972 si fonderanno per incorporazione nella Châtillon altre due aziende del gruppo, la Rhodiatoce e la Polymer; la Châtillon assunse quindi la denominazione di Montefibre, società creata da Montedison per riunificare le attività del gruppo in tema di fibre chimiche.

A seguito del riordino delle attività produttive della Montefibre (1981) venne ripresa la denominazione Châtillon che andò ad indicare quella che gestiva, con un capitale di 2 miliardi di lire e 1.200 dipendenti, la produzione della viscosa e dell'acetato di cellulosa negli stabilimenti di Châtillon e Vercelli. La società era quotata in borsa, ma ben presto segnò perdite rilevantissime; nel 1985 verrà definitivamente liquidata dalla Montefibre.

Fonte: Wikipedia

Vercelli, 1959.
Cambio di turno alla Chatillon.
Fotocronisti Baita

2.3
Da Montalto a San Grato d'Ivrea

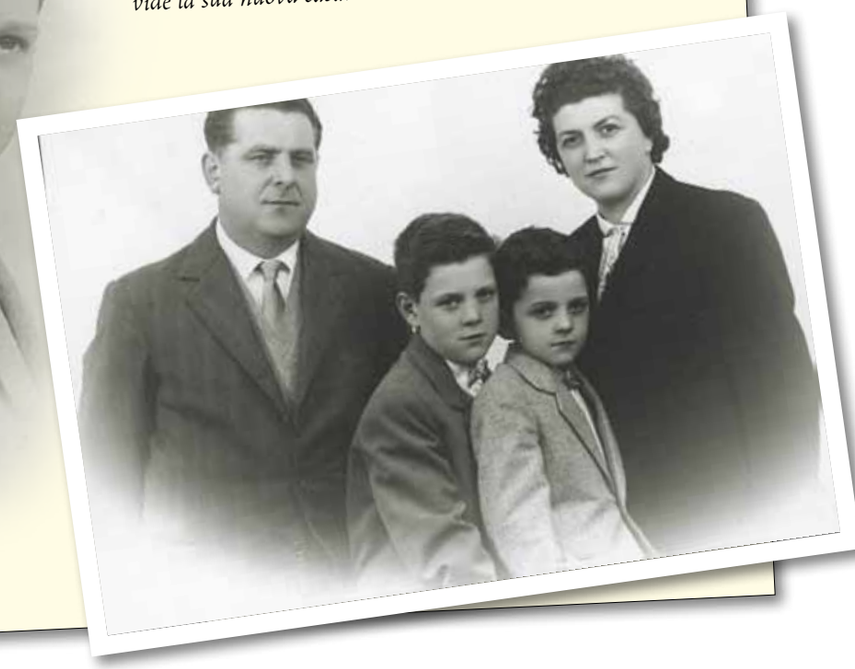
Durante l'estate del 1956, la famiglia Marazzato si trasferì a San Grato d'Ivrea. La casa nuova si distribuiva su due piani: il primo era abitato dalla famiglia di Lucillo, il secondo da quella di Orfeo. Tra la casa e il distributore, il cortile permettava ai mezzi di sostare o transitare verso l'officina meccanica. Quell'anno Lucillo incrementò ulteriormente i viaggi per la Châtillon per il trasporto della soda liquida e della nafta da riscaldamento. Dovendo acquistare nuovi camion, cedette il 50% dell'officina di riparazioni a Gumiero, il quale si impegnava a servire solo automobili, mentre Lucillo costruì nuovi locali per la riparazione di mezzi pesanti.

Banchette, 1956. Una domenica mattina nel piazzale della Marazzato. Da sinistra: Orfeo Marazzato, Guido Marazzato detto Plinio, Gelindo Vedovato, Luciano Raiteri, Lucillo (in tuta), Rino Sorze, Placido Marazzato, Rino Ceron detto Pipan, Gino Penello.

I ricordi di Carlo Marazzato.
L'infanzia a San Grato.

Carlo trascorse l'estate del '56 in colonia. Al suo rientro non trovò nessuno ad attenderlo alla fermata del pullman, in piazza ad Ivrea. Sapeva che nel frattempo la famiglia aveva traslocato, ma non sapeva esattamente dove! Fu un gran sollievo quando vide arrivare un bus, il cui conducente era amico del padre, che lo accompagnò a San Grato: quella fu la prima volta che Carlo vide la sua nuova casa.

San Grato, 1956. Carlo e Giorgio Marazzato da bambini.



San Grato, 1956. Foto di famiglia: Lucillo e Francesca con i figli Carlo e Giorgio.

San Grato, 1960. Una domenica mattina nel piazzale della Lucillo Marazzato.

Banchette, 1956, si riconosce ben visibile il Fiat 680 N.

San Grato, 1959. Da sinistra: Rino Ceron, Domenico Biava detto il Moretto, Giovanni Cornelio, Luigi Marazzato, Giuseppe Ceriana, Guerrino Favero, Ughetto Felice, Luigi Tormena, Oblato, Bui, Lucillo Marazzato in tuta con il figlio Giorgio.

Caro Carletto, questa volta ho fatto il proposito di saziarti a leggere e voglio portarti una novità, che mi sono fatto poeta. Il mio componimento leggilo sottovoce e nel caso che tu sentissi fremere queste mura da un brivido di terremoto, mettilo subito in tasca e fa conto che sia una pagliacciata di tuo nonno.

Ho scelto un soggetto poco lusinghiero e meno confortante, ma alla mia età è senza dubbio il più appropriato, ti pare? Credimi.

prima di mettermi all'alto passo, sono stato a bere le acque Agonippee appie del Parnaso, ma sfortuna volle che erano proprio in secca e secco sono tornato. Le dieci rime rimate a raspa perchè sorte dall'Accademico della Crusca del legno e dai trucioli della pialla. E tu, cerca di non rompere la cintura per ridere sulla misera creatura, che ebbe la cattiva sorte di nascere sul campo dei morti, che come nata, è rassegnata di morire nello stesso campo addolorata e confortata dall'oblio di tutti –.

Il dì d'Ognissanti.

Non è giorno di primavera
Eppur di fiori sparsi in zolle, vidi, oh! quanti
Freschi, bianchi, gialli, stroncati appena dalla terra
Eran fiori crisantemi per la festa d'Ognissanti.

Quanta gente in un recinto di quattro mura
In un campo da cipressi frastagliato cercava ognun un sentiero
Quante croci, terra tutta spezzettata su uomo di misura
Sagra è questa del dolore, voce muta del cimitero

Son venuti dalla Pieve, dalla villa, dal borgo, dal sentiero
A due, a tre, parlando basso, con fiori adorni al tacito castello
Chi gli chiama, chi gli dice, disertor non sarai del cimitero
Che sol di croci e di marmo bianco un dì sarà tuo vago ostello?

Quante croci, quante lacrime, quanti fiori
Ogn'alma a ben pensare il cor ridesta
Ahi! vita umana, su poca terra, oh! quanti tuoi dolori
Stupidita iniqua non lo sai? Lassù in Ciel si fa la festa.

Su questo campo di seme umano ben germinato
Posi mente quanto sia di perfidia, inutil guerra
Da quando il mondo è di stelle trapuntato
Io mi chiesi, di quest'albero incrociato, quante volte fa la terra?

Come sciame d'api che dall'arnia si diparte
Uno stormo ondeggia fino al far della sera
Ma purtroppo, sculto in croci, su questa terra, questo è l'arte
Sapiente è, chi più sa volger l'alma alla preghiera.

D'ogni parte il triste sciame in gran parte lagrimante
Muto, solo, ardendo va una preghiera, d'inestinguibil fiamma
Una requie, un de profundis, su quel suolo supplicante
E chi per figlio o parente, e chi per babbo e chi per mamma.

Qui non s'impera, non si regna, solo in pace qui si dorme
Su questa terra passano gli anni e non si conta l'ore
Nella sera della tomba, sol si aspetta le marcite forme
Che sperdute sulla terra, vidarà il sol Cristo Redentore.

Del triste dì, la mortal notte, scende giù, coprir le croci
Ed io, nel silente loco, mi sentii in che parlar la morte
Nell'ampia terra, figliuol orcadilo, sono i dì, così veloci
Che pur di gloria ognun vestito, di noi pari sarà la sorte.

Come uno stridor di denti, fu il rullio di quel cancello
Che mi si chiuse alle spalle, come Cerbero da man forti
Come dir volesse ognun, noi stian bene qui, sotto il nostro avello
Dunque il cor mio al suon d'una campana che dir parea,
lascia dormire i morti -

Caro Carletto, per questa volta basta così, e accogli con simpatia lo sforzo di tuo nonno con tutti i strafalcioni per essere un poeta condito con la polenta, e ciò sia almeno una gradita torta a te per leggere e per me ultima del sonno
a dormire ore 12

Buona notte, saluti Tuo nonno.

1961
1969

Capitolo 3
Gli anni Sessanta

Gli anni Sessanta rappresentano per Lucillo Marazzato un decennio di svolte: i rapporti di lavoro con la Châtillon hanno consentito di ampliare il volume di trasporti e quindi il parco mezzi. Lucillo tenterà in questi anni, prima contando sulle proprie forze, poi con l'aiuto dei figli ormai cresciuti, una serie di investimenti per differenziare il giro di affari, ma non sempre lo ripagheranno dello sforzo profuso.
Il primo tentativo di ampliare la propria attività avvenne con l'acquisto nel **1961 della Maritan Tagnin**, un'azienda di trasporti di Padova in fallimento che aveva già un centinaio di dipendenti. Per un anno Lucillo ne seguì la parte tecnica, rinnovando mezzi e strutture, ma la distanza dalla sua azienda di Ivrea e le problematiche sorte con i soci, gli fecero fare marcia indietro, abbandonando definitivamente il mercato in Veneto.

3.1
La nuova impresa di Lucillo. La Maritan Tagnin

San Grato, 1963. Il piazzale della Marazzato Lucillo con tutti i mezzi schierati.

San Grato, 1968. Lucillo Marazzato nel piazzale della sua azienda.

San Grato, 1968. Il Fiat 683 N cisternato. In quegli anni Lucillo ha già un parco mezzi notevole grazie al trasporto nafta per la Chatillon di Vercelli e altri clienti.

Banchette, 1967. Pranzo aziendale della Marazzato Guido. Sul campo di motocross a Banchette si riconoscono: il secondo da sinistra è Giorgio Marazzato, seguito dai cugini Franco (il terzo) e Renzo (il quinto). In mezzo con il cappotto legato in vita c'è Sergio Fabiani, amico di famiglia. In alto da destra Lucillo Marazzato, il terzo è Alfio, seguito da Guido. In basso a destra Damiano, amico di famiglia, e Gigetto Marazzato.

Cameriano (NO), 1969. Istantanea di un pericoloso incidente.

Sotto: San Grato, 1968. La foto di un camion cisterna della Marazzato Lucillo, gentilmente offerta da un collaboratore storico oggi in pensione, Piercarlo De Magistri

3.2
Il passaggio generazionale e l'apertura di una sede a Borgo Vercelli

Nel 1962 Lucillo rientrò in Piemonte e l'anno successivo il figlio Carlo, terminati gli studi in collegio a Torino, tornò a San Grato per aiutare il padre nell'attività dei trasporti, fino alla chiamata nel 1967 per il servizio militare nel corpo degli Alpini di artiglieria da montagna a Rivoli. Carlo rientrò definitivamente nel 1968, anno in cui vennero terminati i lavori di costruzione di una nuova sede a Borgo Vercelli su un terreno acquistato un paio di anni prima. Borgo Vercelli era un punto strategico per la Marazzato. Innanzitutto Vercelli offriva forza lavoro, che a Ivrea era quasi totalmente assorbita dall'**Olivetti**; inoltre vi si trovava una delle principali sedi della **Châtillon**, il cliente che conferiva maggiori entrate e volumi di lavoro alla Marazzato. Il lavoro per la Châtillon arrivò ad impiegare la quasi totalità dei mezzi per il trasporto di nafta per tutte le sedi della società tessile, da Vercelli fino a Novara, Pallanza, Ivrea e Châtillon.

Borgo Vercelli, 1969. La sede della Petrolsesia e della Marazzato Carlo vista dall'alto.

Lettera di un parroco eporediese alla Châtillon Montefibre.

Carlo Marazzato era riuscito a mantenere gli ottimi rapporti professionali costruiti da Lucillo con l'Ufficio acquisti della Châtillon. Al Barone Pecco era succeduto il dottor Betti, che aveva condotto l'azienda nel passaggio di proprietà verso il Gruppo Montedison. In quegli anni le trasformazioni societarie della Châtillon impattarono però anche sulla Marazzato: in particolare cambiarono le modalità di affidamento dei lavori, che portarono ad annullare prima il trasporto della soda e poi a perdere la commessa per il trasporto della nafta. Carlo non perse l'occasione di far sentire le proprie ragioni imprenditoriali e, grazie all'intercessione di un parroco di Ivrea, scrisse all'allora Presidente di Montedison. Nella lettera l'ecclesiastico spiegò che l'azienda di un suo parrocchiano si trovava in serie difficoltà e che, a causa delle politiche intraprese da Montedison, i lavoratori impiegati alla Marazzato rischiavano di perdere la propria fonte di sostentamento. Questo episodio di certo non cambiò il corso della storia (la Montefibre verrà liquidata definitivamente nel 1985), ma permise a Carlo di mantenere il trasporto nafta per diversi anni a venire.

La Olivetti di Ivrea.

Olivetti S.p.A. è una società del gruppo Telecom Italia che opera nel settore dell'informatica. In passato è stata una delle aziende più importanti al mondo nel campo delle macchine per scrivere, da calcolo e dell'elettronica. È stata tra le prime aziende a produrre personal computer e stampanti da ufficio. Il primato del primo pc può essere assegnato all'Olivetti grazie a Programma 101, che venne prodotto nel 1964 e ottenne un grande successo nel mercato statunitense.

1908-1930: nasce la Olivetti a Ivrea.

La Olivetti viene fondata il 29 Ottobre 1908 da Camillo Olivetti ad Ivrea. Sul tetto della fabbrica a due piani in mattoni rossi venne affisso un cartellone che riportava la scritta: ING. C. OLIVETTI & C. PRIMA FABBRICA NAZIONALE MACCHINE PER SCRIVERE. A quel tempo la campagna separava ancora la città di Ivrea dalla fabbrica, mentre il Canavese era stato fino ad allora una zona con tradizioni unicamente agricole e artigiane.

1930-1960: l'affermazione in Italia e all'estero.

Adriano Olivetti, figlio di Camillo, diventa presidente Olivetti nel 1938. Nel 1940 esce la prima addizionatrice Olivetti, seguita nel 1945 dalla Divisumma 14, la prima calcolatrice scrivente al mondo in grado di eseguire le quattro operazioni. Negli anni 60 l'azienda conobbe la massima espansione sui mercati mondiali grazie ad una macchina contabile chiamata Audit ed una fatturatrice chiamata Mercator. Nel 1965, alla fiera di New York, comparve per la prima volta Programma 101, primo personal computer progettato da Pier Giorgio Perotto, che ebbe un notevole impatto sul pubblico.

1960-1980: dall'elettronica all'informatica.

Nel 1975 vennero presentati il sistema operativo Cosmos e due nuovi personal computer, il P6040 e il P6060, il primo basato sul microprocessore intel 8080, il secondo con stampante grafica e Floppy disk incorporato. Il marketing non ne intuì le potenzialità e i prodotti ebbero poco successo. Nel 1978 Carlo De Benedetti assunse la guida di Olivetti.

Anni Ottanta: L'Olivetti Advanced Technology Center di Cupertino.

Nel 1979 viene fondato a Cupertino negli Stati Uniti l'Olivetti Advanced Technology Center (ATC), posizionato al numero 4 di Mariani Avenue, due isolati dalla sede della Apple, dove verranno progettati la prima macchina da scrivere elettronica al mondo ET101 (in realtà progettata ad Ivrea) e il primo personal computer europeo Olivetti M20. Va poi menzionato l'Olivetti M10 (1983), uno dei primi veri computer portatili, con alcuni programmi integrati e la capacità di collegarsi a computer remoti.
In quegli anni Olivetti dovette adeguarsi mettendo in produzione, come fecero altre aziende, un computer clone del PC IBM, l'Olivetti M24 (1983) che, grazie agli accordi con l'americana AT&T, ebbe un successo di vendite notevolissimo, tanto che alla fine degli anni ottanta l'Olivetti divenne uno dei maggiori produttori di personal computer in Europa. Contemporaneamente alla produzione di personal computer, venivano assemblati i minicomputer "Linea 3000", macchine più potenti dotate del microprocessore Motorola 68000.

1990-2005: ristrutturazione e caduta.

Nel 1990 Olivetti, tramite una serie di operazioni societarie, entra nel mercato europeo della telefonia mobile con Omnitel Sistemi Radiocellulari S.p.A.

e nel 1995 costituisce Infostrada S.p.A., operatore di rete fissa. Tuttavia l'intensificarsi della competizione globale, la caduta dei prezzi e dei margini in tutta l'industria informatica mondiale, la debolezza del mercato europeo e italiano, spingono Olivetti a una lunga e onerosa ristrutturazione delle attività, terminata con la vendita della Olivetti Personal Computers di Scarmagno e della Olivetti Solutions. Il gruppo passa prima alla Getronics e dopo alterne vicende approda nel 2006 all'interno di Eunics.

L'OPA Olivetti su Telecom Italia e la fusione Olivetti – Tecnost

Alla fine degli anni novanta, una serie di operazioni finanziarie interessano la Olivetti, fino all'incorporazione di Telecom Italia S.p.A. il 29 luglio 2003. Nel 2005 Telecom Italia investe in Olivetti per lanciare una serie di nuovi prodotti per l'ufficio e per la casa nel campo delle stampanti a getto d'inchiostro e dei dispositivi multifunzione. Strategicamente molto importante, ai fini d'un riposizionamento nel mercato, sarà il lancio del tablet Olipad nel marzo 2011. Il 20 aprile 2011 riapre, in collaborazione col Fondo per l'Ambiente Italiano, lo storico negozio-museo inpiazza San Marco a Venezia che espone alcuni prodotti dell'azienda di Ivrea.

Fonte: Wikipedia

3.3
La Petrolsesia

Nel 1969 a Borgovercelli vennero fondate la ***Marazzato Carlo***, azienda di trasporti sulla scia della Marazzato Lucillo a Ivrea, e la ***Petrolsesia***, attività di commercio e prodotti petroliferi. La famiglia Marazzato, composta dal padre Lucillo e dai due figli Carlo e Giorgio, investì nel settore dei petroli fuori dal territorio eporediese, in modo da evitare la concorrenza verso i commercianti di Ivrea che erano loro amici e clienti per quanto concerneva i trasporti. La sede venne inaugurata nel 1969: come si evince dalle foto gli uffici erano ancora in costruzione e in quell'occasione venne avviata l'attività. Tra i primi collaboratori a Borgo Vercelli ci fu Giancarlo Piana, persona di fiducia della famiglia Marazzato che prestò la propria opera come meccanico, autista e custode fino al pensionamento.

Vercelli, 1968. Lucillo Marazzato con il nipotino Giuseppe, figlio di suo fratello Alfio.

I ricordi di Giorgio Marazzato. Petrolsesia Dancing: da Patty Pravo a Raffaella Carrà sul palco della Marazzato di Borgo Vercelli.

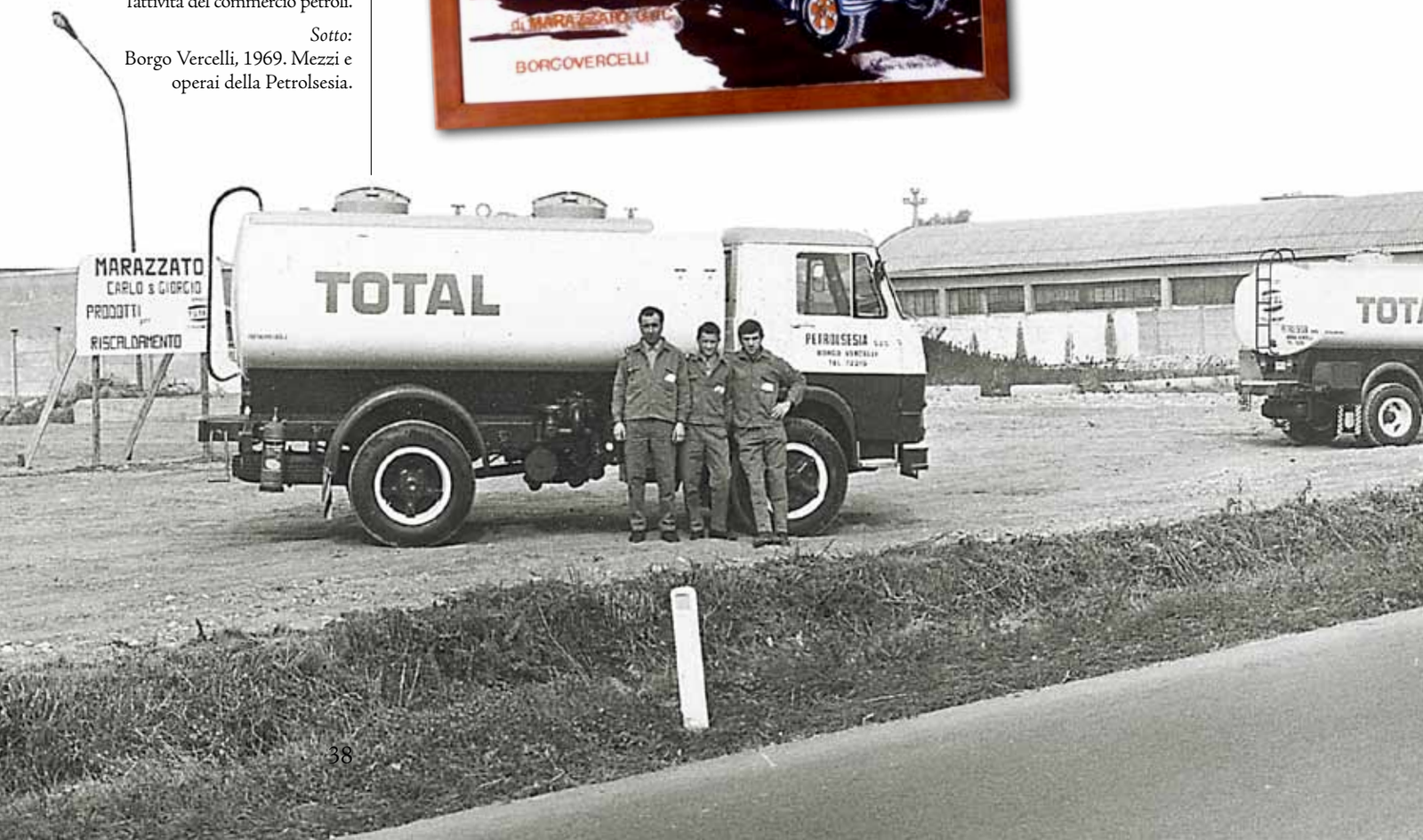
A Vercelli il settore dei petroli era appannaggio di alcune aziende del territorio, come De Fabianis, Bresciani e Agricola Perazzo. Giorgio Marazzato era un commerciale alle prime armi, a cui si aggiungevano scarsi contatti sul territorio. Non fu facile inserirsi nel nuovo contesto, ma con un po' di fantasia venne messa a punto una particolare strategia commerciale.

"Ogni giorno che passava era un crescere di clienti e le consegne di gasolio si facevano sempre più numerose. Purtroppo i quantitativi erano sempre inferiori rispetto alle aspettative. Dovevamo farci conoscere di più, così tutte le sere andavamo a Vercelli per incontrare gente nuova. Fu così che, durante le interminabili serate trascorse con uno e con l'altro personaggio, ci fu fatta una proposta bizzarra da parte di un gruppo di persone, già organizzatori delle serate danzanti a Borgo Vercelli: perché non organizzare un'estate di musica borgovercellese nel nostro cortile? Lo spazio era più che sufficiente e si diede il via alla costruzione di un battuto di cemento che avrebbe dovuto costituire la pista da ballo. Sul fondo della pista, appoggiandosi al muro di cinta, venne parcheggiato un rimorchio che fungeva da palco. E iniziò così, un po' alla buona, l'Estate Borgo Vercellese al "Petrolsesia Dancing", che registrò un'affluenza di pubblico incredibile. Fu una trovata geniale e sfruttammo l'occasione per invitare potenziali clienti e amministratori. I nomi che transitarono su quel palco posticcio erano per l'epoca di sicuro richiamo: Claudio Villa, Little Tony, Patty Bravo, i Nuovi Angeli, Gloria Paul con l'Orchestra Angelini, sino ad ospitare Raffaella Carrà, che era all' inizio della sua popolarità. Le ambizioni della congrega erano spudoratamente sfacciate: era stata contattata Silvy Vartan (che poi non venne) fino ad ottenere una promessa da "the voice", il mitico Frank Sinatra. Non ricordo se fu solo una voce o ci fosse qualcosa di serio in merito a quest'ultimo. Certo è che, conoscendo gli amici della congrega, non mi sarei meravigliato se si fosse concretizzato l'evento. La dea bendata ci sorrideva, le conoscenze ebbero un'impennata e ci trovammo in soli tre anni a sviluppare un lavoro ben avviato."

Borgo Vercelli, 1969. L'entrata della sede della Petrolsesia, confinante con la Marazzato Carlo.

Uno dei primi oggetti di marketing della Petrolsesia è uno specchio su cui è dipinta un'immagine che richiama l'attività del commercio petroli.

Sotto:
Borgo Vercelli, 1969. Mezzi e operai della Petrolsesia.



Borgo Vercelli, 1969. Inaugurazione della sede Petrolsesia.

Borgo Vercelli, 1969. Inaugurazione della sede Petrolsesia. A destra di Lucillo Marazzato Daniela Balocco, la segretaria di allora.

Capitolo 4

Gli anni Settanta, un decennio di trasformazioni.

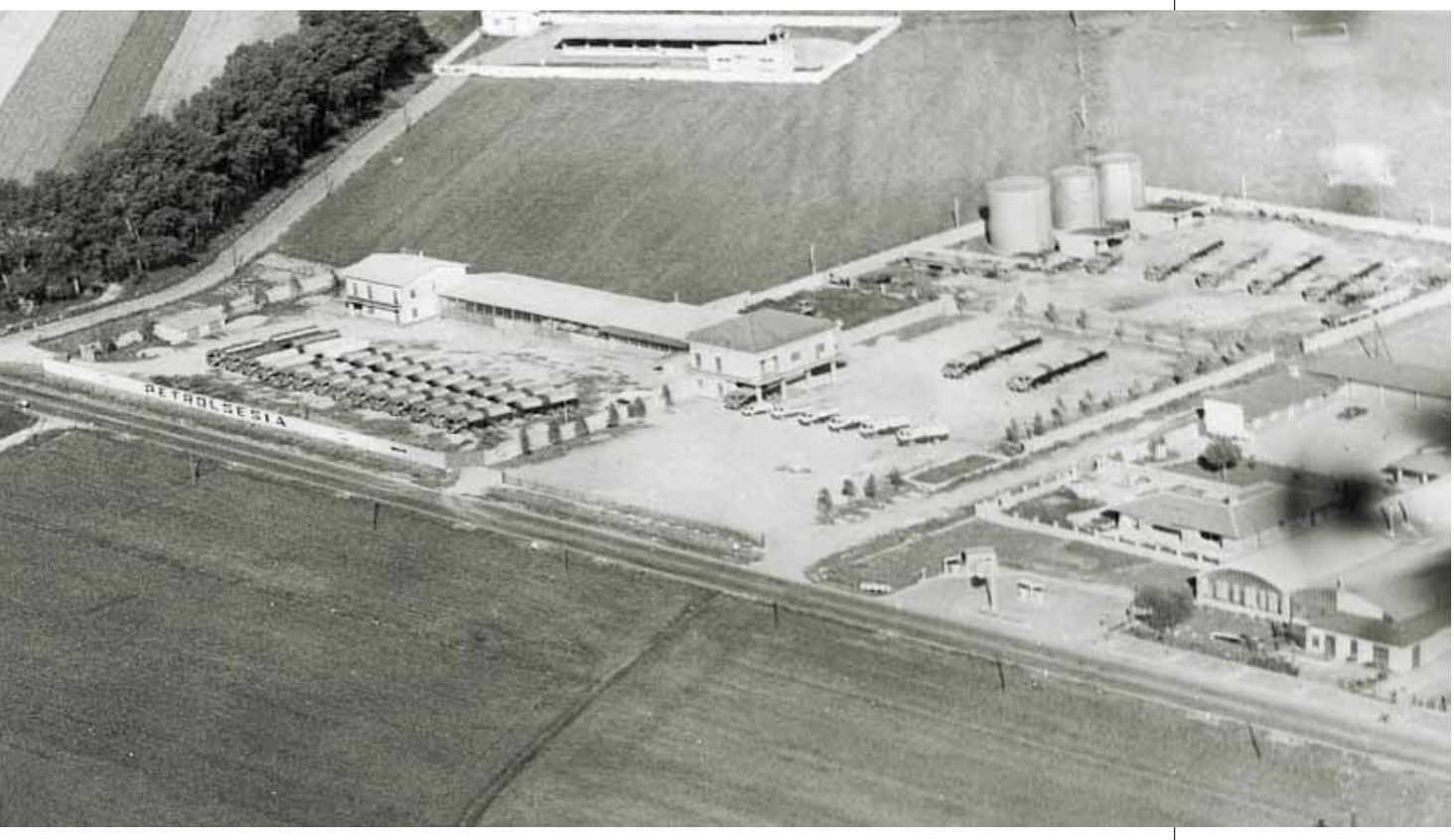
Dal commercio di petroli al settore manufatturiero della vetroresina, fino all'avvio dell'attività degli spurghi

4.1 Il passaggio di consegne

Da qui in avanti Lucillo si farà da parte per lasciare spazio all'attività dei figli, ormai maggiorenni. Gli anni 70 rappresenteranno per la famiglia Marazzato un periodo di significative trasformazioni, di acquisizioni e creazione di nuove aziende che si snoderanno in diverse direzioni:

- il settore del commercio petrolifero, con **Petrolsesia** nel 1969 a Borgo Vercelli e **Le Petrol** nel 1973 ad Aosta;
- il settore manifatturiero con **Resistal** nel 1972 e **Inver** - *Manufatti in vetroresina* nel 1978;
- il settore dei trasporti con la **Marazzato Carlo** nel 1969 e nel 1976 la **Transval** - Azienda di trasporti per raccolta, trattamento e smaltimento rifiuti e recupero materiali - fondata con il socio Renzo Beltramelli
- Il settore dei servizi ecologici, con la nascita della **Spurgo Service** nel 1975.

In questo capitolo ripercorreremo le tappe fondamentali delle imprese, che si svilupperanno per circa un decennio tra l'inizio degli anni Settanta e la prima parte degli anni Ottanta.



Borgo Vercelli, 1972. Una panoramica sulla sede della Petrolsesia e della Marazzato.

4.2
La Resistal

Nel 1973 Carlo convolò a nozze con Mara Rispoli, mentre suo fratello Giorgio, che aveva abitato con Carlo a Borgo Vercelli fino ad allora, si trasferì ad Aosta per occuparsi di Le Petrol, azienda di commercio di prodotti petroliferi per la Valle D'Aosta.

L'anno precedente era stata acquisita anche la Politank, un'azienda operante nella produzione di vetroresina, rinominata **Resistal** dalla famiglia Marazzato.

Come già accennato, la Resistal produceva cisterne in vetroresina, decisamente vantaggiose rispetto a quelle realizzate in ferro: grazie al peso specifico inferiore, questo materiale permetteva di caricare maggiori quantità di materiali liquidi e inoltre godeva di un potere anticorrosivo. Lucillo e i figli, che fino ad allora si erano principalmente occupati di trasporti, fecero entrare in società un loro parente laureato in ingegneria, Piero Enrione, perché seguisse la progettazione delle cisterne al fine di produrre degli esemplari che venissero collaudati su mezzi pesanti.

In Italia il mercato del vetroresina era acerbo, mentre la Francia era piuttosto all'avanguardia: da oltralpe giunsero quindi i macchinari e la tecnologia di produzione, ma anche le prime commesse. A livello nazionale si lavorò in parte per il trasporto alimentare, come acqua e vino, per cui la concorrenza utilizzava in genere cisterne in acciaio inox, ben più costoso del vetroresina. Il primo rilevante problema che la

I ricordi di Giorgio Marazzato.

Giorgio ricorda così il giorno in cui Lucillo fece ai figli la proposta per la nuova attività:

Un giorno d'autunno del 1972 lo vedemmo arrivare in ufficio a Borgo Vercelli. Io e mio fratello ci guardammo negli occhi e capimmo che qualcosa bolliva in pentola. Ci sedemmo attorno ad un tavolo per sentire le novità.

Partì da lontano, come era sua abitudine, tessendo le lodi della vetroresina, delle sue possibilità di sviluppo, sul fatto che ormai i trasporti "non era più un mestiere", ecc.

In poche parole avrebbe avuto piacere che uno di noi andasse a Torino e ci mettesse il naso dentro. E quando nostro padre faceva capire "che avrebbe avuto piacere" intendeva dire che era un ordine.

Borgo Vercelli, 1970. Carlo e Giorgio Marazzato, sullo sfondo gli uffici della Petrolsesia in costruzione

Resistal dovette affrontare fu l'omologazione dei mezzi in Italia, cui non venirono mai veramente a capo, non essendoci una legislazione a riguardo. Per sopravvivere a questa situazione, la produzione venne diversificata e Resistal cominciò a produrre serbatoi di stoccaggio: in Belgio ottennero il certificato di omologazione per il contenimento di liquidi, valido per tutta Europa ad esclusione dell'Italia.

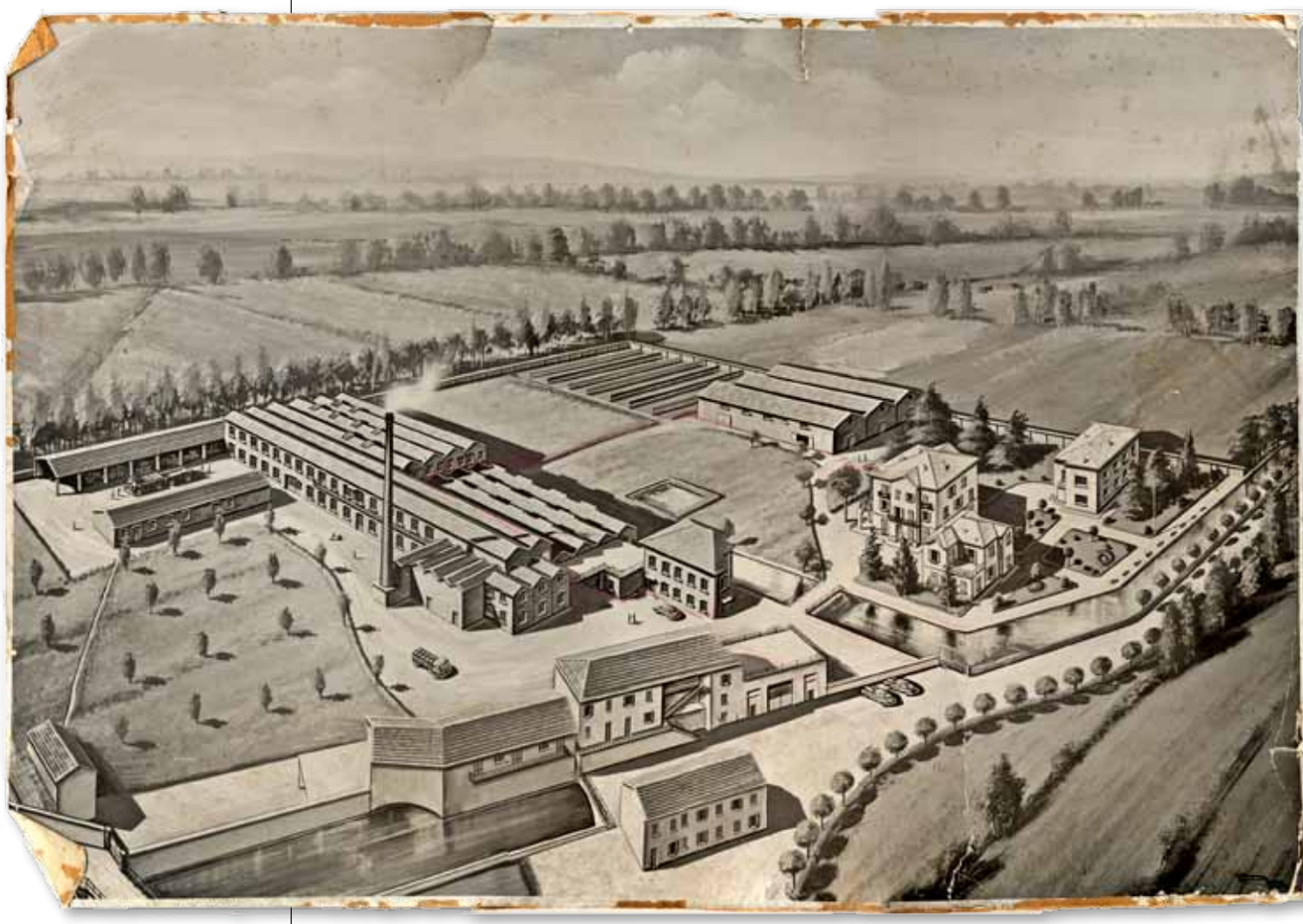
Nel settore automobilistico il vetroresina trovava un buon impiego e fu così che Resistal ottenne il lavoro per un'azienda fornitrice di due marchi storici, Simca e Renault, che utilizzavano i paraurti delle auto in vetroresina. La specializzazione in questo tipo di manufatti, portò a creare nel 1978 un ramo aziendale dedicato, la **Inver - Iniezione Vetroresina**. Oltre ai paraurti, per circa un decennio, vennero prodotte anche campane per il vetro e bidoni della spazzatura. Questi non ebbero il successo sperato perché il costo di produzione in vetroresina era superiore ai prodotti già esistenti sul mercato e quindi non competitivo. La Resistal rimase attiva a Torino fino al 1977, quando venne trasferita la sede a Strambino per ragioni logistiche. Nel 1978 venne costituita la **Times - Trasporti, imballaggio, manutenzione e servizi** per Resistal e Inver - che resterà attiva fino alla chiusura definitiva nei primi anni 90. Per concludere questo periodo, possiamo affermare che la Resistal non ebbe la fortuna in cui Lucillo aveva sperato: ci si dovette scontrare con un mercato nazionale in cui questo materiale non era mai decollato e, di conseguenza, il settore non era stato adeguatamente regolato in materia legislativa. Inoltre la Marazzato era nata come un'azienda di trasporti, un business che era fiorito anche grazie alle competenze delle persone che l'avevano creata e condotta

Resistal, azienda di manufatti in vetroresina nata negli anni Settanta. Il logo rappresenta una cisterna al cui interno la "R" richiama il nome dell'azienda.

Un esemplare di camion con cisterna realizzata in vetroresina da Resistal.

negli anni e che molto differiva in termini gestionali e di conduzione dal mondo dell'industria manifatturiera in cui si erano avventurati. Anche per questo motivo la famiglia Marazzato decise di concentrare il proprio impegno sui trasporti, un settore che era in continua crescita e la cui evoluzione verso il settore ambientale, a seguito della costituzione di Spurgo Service, diede risultati così soddisfacenti da ripagare tutti gli anni di impegno e sacrifici.

Il quadro rappresenta la sede presso cui era ubicata la Resistal. Probabilmente venne realizzato negli anni Sessanta, quando la Resistal ancora non esisteva e il terreno era occupato da una fabbrica preesistente. Carlo Marazzato l'ha conservato per ricordo.



Alcuni camion con cisterna in vetroresina impegnati nel trasporto di shampo per la Zschimmer & Schwartz Italiana, nello stabilimento di Desana, alle porte di Vercelli.

I ricordi di Giorgio Marazzato.
Giorgio fa conoscenza con la Politank.

Il giorno in cui cominciai a conoscere la POLITANK mi lasciai andare ad uno scoramento profondo. Era una ditta composta di sette-otto operai e di un piccolo capannone, le cui misure erano veramente insufficienti rispetto alla produzione a cui si ambiva. Prova ne fu che nel periodo in cui io la seguii, venne costruito un serbatoio di medie dimensioni e per portarlo fuori dovemmo allargare il portone. Il cortile risultava essere ancor più insufficiente, ma la cosa che mi angosciò furono gli uffici: due stanze poste sul davanti del capannone in un piano rialzato. Si accedeva attraverso due rampe di scale su un pianerottolo che precedeva gli uffici.

Entrai e aprii subito le finestre per far entrare un po' di aria pulita. Due scrivanie, due sedie, un telefono e tanta carta disseminata qua e là tra riviste giornali di tutti i generi, ma che avevano sicuramente una caratteristica comune: la polvere.

Non c'erano tracce di fatture o documenti contabili. Chiesi all'allora socio dove potessero essere. La risposta fu semplice e quanto mai comica: tutti i documenti contabili erano dentro ad un serbatoio in cortile. In pratica il commercialista del precedente proprietario aveva preannunciato l'arrivo della finanza per una verifica e, poiché la sua contabilità era piuttosto "labile", fece sparire il tutto.

Fu così che, con una pazienza infinita, mi calai dentro il serbatoio e, armato di una cassetta della frutta e verdura, portai alla luce un po' di documentazione. Tutti i giorni un cesto, fino alla completa riesumazione delle carte.

Man mano che riesumavo i documenti, li mettevo in ordine di data e li catalogavo a seconda delle competenze. Dopo un mese di "pesca sportiva", ero in grado di fare un bilancio dell'azienda: il fatturato non copriva nemmeno i costi.

Presentai alla famiglia un bilancino correlato da una relazione sommaria e provai a dire a mio padre di far conto di essere andato al Casinò e aver perso il capitale. Andò su tutte le furie nel frattempo fui assorbito su un altro fronte, il settore dei petroli. Da allora in avanti mi dedicai alla conduzione di Le Petrol in Valle d'Aosta.

Borgo Vercelli, 1970. I meccanici della Marazzato, Piero Cavaliere e Giuseppe Pasini.

4.3
La Petrol e la crisi petrolifera

Nel **1973** viene costituita **Le Petrol** - Commercio di prodotti petroliferi in Valle d'Aosta. La sede dell'impianto petrolifero si trovava a Quart ed era stata rilevata dal signor Bruschi, che ai tempi si occupava anche di manutenzione bruciatori in Valle D'Aosta. L'acquisizione fu purtroppo seguita da un evento imprevisto: nello stesso anno scoppiò la guerra del Kippur che determinò una vera e propria crisi petrolifera a livello mondiale.

Cervinia, 1974. In primo piano Giancarlo Piana, uno dei primi collaboratori della Marazzato. Dietro Piercarlo De Magistri.

Camion schierati nel piazzale della Marazzato.

I ricordi di Giorgio Marazzato.
La crisi petrolifera e le difficoltà nel commercio di petroli.

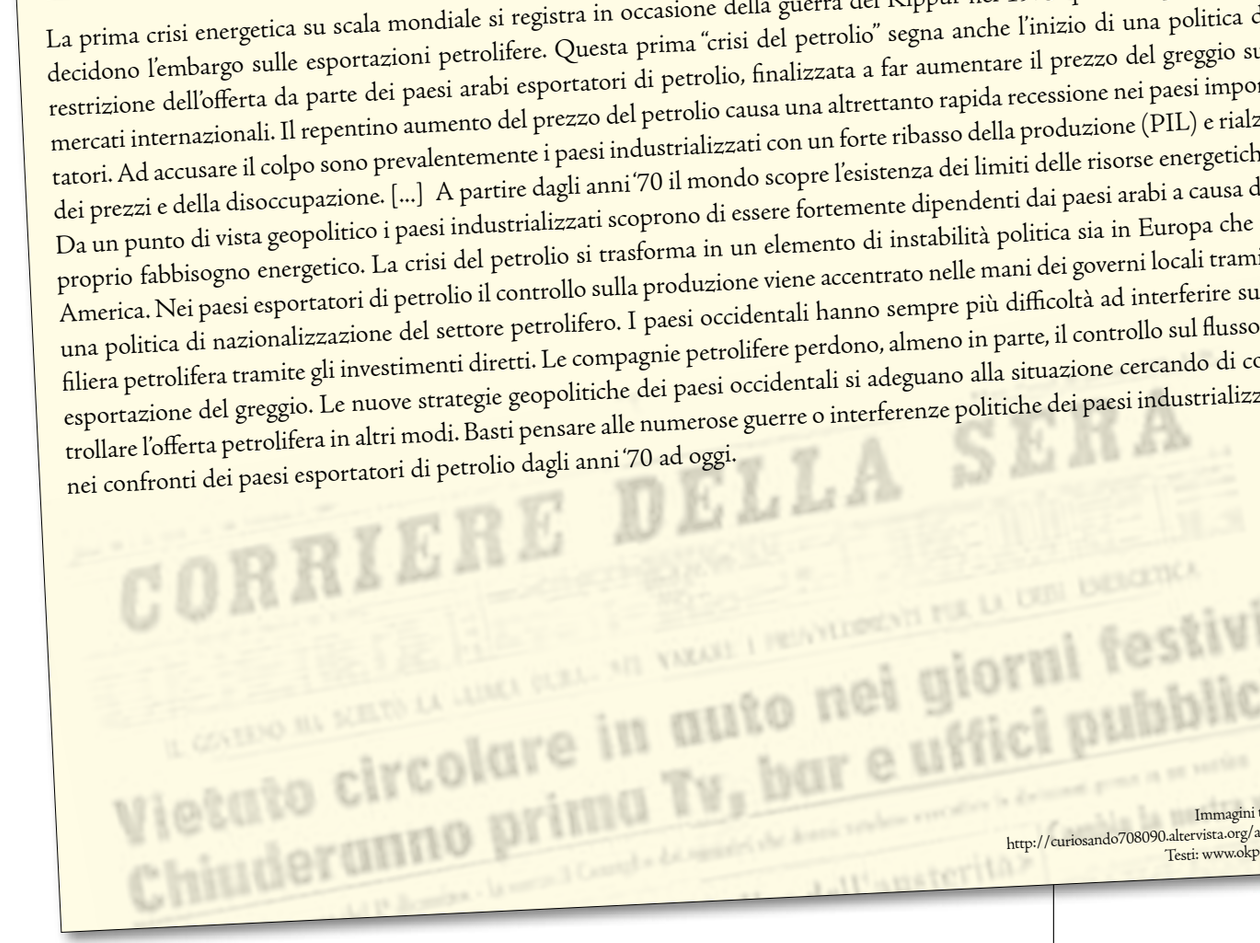
Giorgio ricorda bene la crisi petrolifera: *"I prezzi salirono alle stelle in pochi mesi. Il gasolio che prima si vendeva a 27 lire al litro, dopo soli pochi mesi era giunto a 55 lire. Gli approvvigionamenti erano impossibili: mi trovai senza lavoro e non vedevo una soluzione per rifornirmi di gasolio. Cominciai a correre da una parte all'altra per cercare prodotti, ma non trovai nulla fino a quando, e non so come, entrai in contatto con la famiglia Campidonico. I Campidonico erano una potenza nel settore petrolifero Torinese. Erano talmente introdotti nel settore che si rifornivano anche direttamente dal mondo arabo, comprando delle bettoline (navi cisterna) da 4/5 mila tonnellate e le facevano lavorare per poi distribuire il raffinato tramite il proprio deposito".*

Fu così che il 50% di Le Petrol venne ceduta al gruppo Eredi Campidonico spa, un'azienda di proprietà totalmente italiana e leader nel settore dei prodotti petroliferi, gas metano, telericaldamento e servizi energia.

Nel 1977 i collaboratori di Le Petrol e Marazzato si sfidano in un'amichevole partita di calcetto.

Anni Settanta:
è crisi energetica mondiale.

La prima crisi energetica su scala mondiale si registra in occasione della guerra del Kippur nel 1973 quando i paesi arabi decidono l'embargo sulle esportazioni petrolifere. Questa prima "crisi del petrolio" segna anche l'inizio di una politica di restrizione dell'offerta da parte dei paesi arabi esportatori di petrolio, finalizzata a far aumentare il prezzo del greggio sui mercati internazionali. Il repentino aumento del prezzo del petrolio causa una altrettanto rapida recessione nei paesi importatori. Ad accusare il colpo sono prevalentemente i paesi industrializzati con un forte ribasso della produzione (PIL) e rialzo dei prezzi e della disoccupazione. [...] A partire dagli anni '70 il mondo scopre l'esistenza dei limiti delle risorse energetiche. Da un punto di vista geopolitico i paesi industrializzati scoprono di essere fortemente dipendenti dai paesi arabi a causa del proprio fabbisogno energetico. La crisi del petrolio si trasforma in un elemento di instabilità politica sia in Europa che in America. Nei paesi esportatori di petrolio il controllo sulla produzione viene accentrato nelle mani dei governi locali tramite una politica di nazionalizzazione del settore petrolifero. I paesi occidentali hanno sempre più difficoltà ad interferire sulla filiera petrolifera tramite gli investimenti diretti. Le compagnie petrolifere perdono, almeno in parte, il controllo sul flusso di esportazione del greggio. Le nuove strategie geopolitiche dei paesi occidentali si adeguano alla situazione cercando di controllare l'offerta petrolifera in altri modi. Basti pensare alle numerose guerre o interferenze politiche dei paesi industrializzati nei confronti dei paesi esportatori di petrolio dagli anni '70 ad oggi.



Immagini tratte da:
http://curiosando708090.altervista.org/austerity/
Testi: www.okpedia.com

4.4 La nascita della Spurgo Service

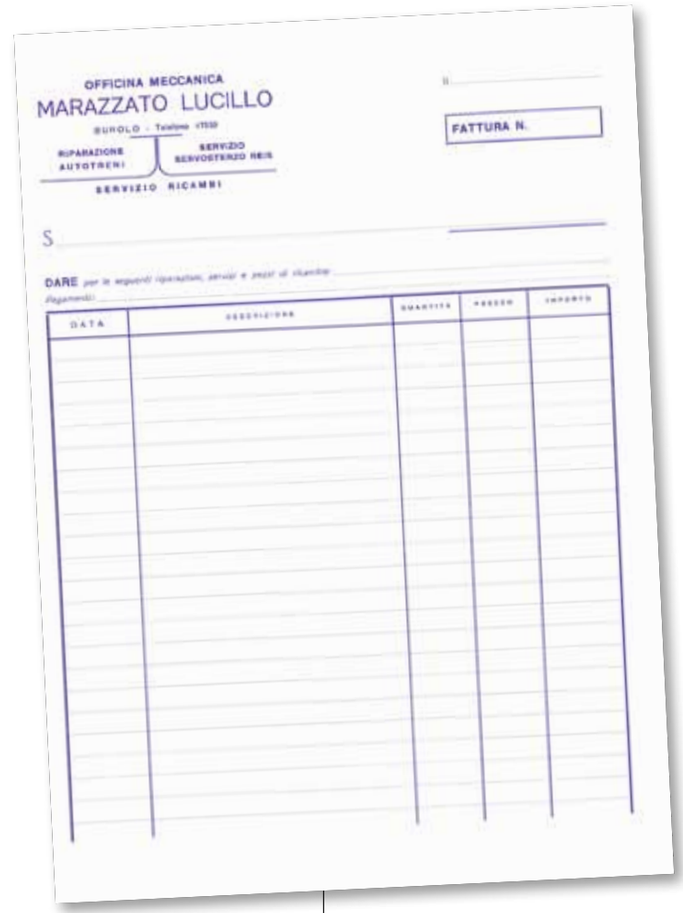
Nel 1974 Lucillo Marazzato ha già lasciato tutte le attività in mano ai figli, ma qualcosa di nuovo bolle in pentola.

Carlo ricorda che quell'anno a Lucillo venne i l'idea di comprare il primo camion spurgo. Ne aveva già visto uno girare a Ivrea e caricare dalla Dora Baltea; leggendo la scritta ***Moro*** sulla cisterna, si era ricordato che Moro era stato un cliente della Maritan Tagnin[1]. Una mattina di buon ora partì per Pordenone per andare a vedere come funzionavano gli automezzi spurgo. Arrivato a destinazione verso mezzogiorno, venne accolto da un venditore, ma siccome mancavano 5 minuti alla chiusura, Lucillo concordò di ritornare al pomeriggio e si fermò a mangiare un boccone in una trattoria nei paraggi. E fu proprio in quella trattoria che Lucillo conobbe uno dei soci fondatori della Moro, divenuto poi un partner storico della Spurgo Service e tutt'ora fornitore di riferimento del Gruppo Marazzato.

L'elefante su ruote, il "Gommolino", è il logo scelto da Carlo Marazzato con la nascita della Spurgo Service, ancora oggi simbolo del Gruppo Marazzato in seguito ad un restyling.

Lucillo e suo fratello Orfeo davanti al primo camion della Spurgo Service, un canal jet.

[1] Vedi Capitolo 2



Tesserino di riconoscimento di Marazzato Lucillo per la Spurgo Service.

Tra i documenti conservati da Carlo Marazzato, un registro della Marazzato Lucillo officina meccanica risalente agli anni Settanta.

Un porta assicurazione personalizzato degli anni Settanta.

I ricordi di Giorgio Marazzato.
Il primo camion spurgo.

"E' stata di quegli anni l'idea di papà di acquistare un camion dello spurgo.
Di ritorno dal Veneto, giro che faceva d'abitudine, passò a Borgo Vercelli dove, al termine del resoconto sulla salute di parenti e amici, lo vedemmo tentennare: "Papà, hai speso dei soldi?" gli chiedemmo. "No - rispose - ho solo comprato un camion speciale. Serve a spurgare le fogne!". Era terribile, un vulcano di idee e di iniziative. Peccato avesse solo due figli. Mio fratello si agitò un poco: "Altre cambiali da pagare! Ma quando finiremo?".
Chi fu il primo a mettere le mani su un automezzo della spurgo?
Mi fu affidato il compito di andare a Pordenone, presso le officine Moro, con l'autista Gino Braghin, per imparare ad adoperare il nuovo oggetto del desiderio di mio padre. Era una fredda e umida giornata d'inverno e mi trovai catapultato a Pordenone, nei piazzali delle Officine Moro a pulire le fogne dello stabilimento, cercando di raccapezzarmi con le valvole e le saracinesche della prima spurgo. Tornammo a casa bagnati e con una bella dose di bronchite. I primi approcci al mondo della Spurgo li affrontai con un intervento ai Salesiani di Ivrea e alcuni clienti in Valle d'Aosta. Carlo capì cosa aveva tra le mani: qualcosa che portava liquidità immediata. Si tuffò nell'impresa con decisione e nel 1975 nacque la Spurgo Service."

I primi depliant della Spurgo Service, stampati negli anni Ottanta. Il primo è un camion delle polveri, il secondo un canal jet.

Capitolo 5

Dagli anni Ottanta al Duemila. Il consolidamento dei servizi ecologici e il passaggio generazionale.

I figli di Carlo entrano in azienda.

Nel capitolo precedente abbiamo osservato come la famiglia Marazzato abbia tentato negli anni Settanta di differenziare il business dai trasporti verso l'industria manifatturiera, un esperimento conclusosi dopo un decennio circa. Il commercio di petroli, in cui la famiglia Marazzato aveva investito, era inizialmente decollato per poi subire una battuta d'arresto a causa dello shock petrolifero: il primo nel 1973 con la guerra del Kippur, il secondo tra il 1979 e il 1980, a causa dalla rivoluzione islamica in Iran e poi dalla guerra Iraq-Iran.

Negli anni Ottanta la Marazzato, sulla scia della crescente attenzione all'ambiente da parte dell'opinione pubblica e della legislazione italiana, si specializzò invece nel settore dei servizi ecologici e del trasporto e smaltimento rifiuti, in particolare i liquidi industriali.

Negli anni 90 il panorama aziendale è il seguente:

- la **Marazzato Carlo**, dedicata ai trasporti di rifiuti liquidi;
- la **Spurgo Service**, specializzata nei servizi ecologici;
- la **Aldi immobiliare**.

5.1 Il panorama aziendale tra gli anni Ottanta e Novanta

Borgo Vercelli, 1994. Una panoramica sulla sede della Marazzato Spurgo Service: il parco mezzi e la squadra di collaboratori in divisa aziendale.

Un depliant della Spurgo Service realizzato negli anni 90.

La gamma di servizi offerti si amplia gradualmente nel settore ambientale, anche grazie al costante investimento in tecnologie, personale e formazione. Dalla semplice pulizia di reti fognarie, l'azienda inizia ad occuparsi anche dei servizi correlati, come bonifiche, videoispezioni, lavaggi ad alta pressione, ma anche aspirazione di polveri e trattamento fanghi.

Il raggio d'azione si estende a livello territoriale dal Piemonte verso la Valle D'Aosta, la Lombardia e la Liguria. L'attività si consolida al nord ovest con l'apertura di nuove **sedi**, a supporto di quelle storiche a Borgo Vercelli e Ivrea: vengono dapprima istituiti uffici e depositi per gli automezzi ad Alessandria, Aosta, Torino, Casale e Biella, dove viene acquisito il ramo degli spurghi della ditta Negro. In seguito, l'azienda muove verso la Lombardia, insediandosi ad Arona e Legnano, alle porte di Milano.

In questo panorama entrano in attività i figli di Carlo che nel frattempo hanno terminato gli studi.

Nel 1994 il primogenito Alberto si inserì in azienda per dedicarsi alla funzione logistica e alla pianificazione degli interventi, per poi trasferirsi negli anni successivi all'ufficio commerciale.

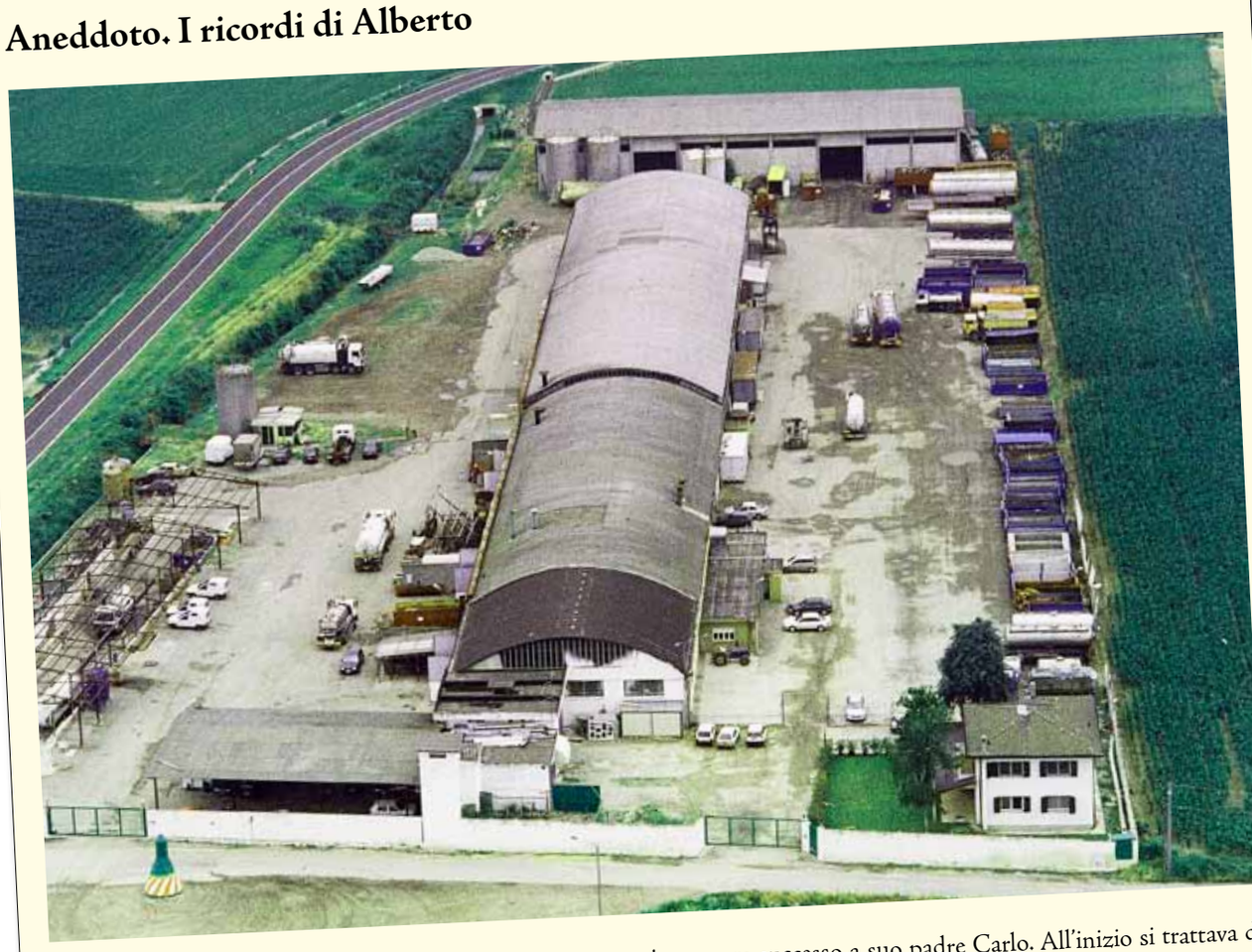
Borgo Vercelli, anni Novanta. Una panoramica sui mezzi della Marazzato

Borgo Vercelli, 1994. Foto di gruppo della squadra Marazzato.

Una panoramica sulla sede di Ivrea nel 1999.

Sede Operativa di Torino Mezzi Po nel 2000.

Aneddoto. I ricordi di Alberto



Alberto ebbe a che fare con l'azienda fin dall'infanzia, un po' come era successo a suo padre Carlo. All'inizio si trattava di piccoli compiti, come riordinare le scrivanie degli impiegati o passare gli attrezzi al meccanico dell'officina. Gli piaceva trascorrere le giornate, durante le vacanze estive, dando una mano agli operai. Quando divenne un ragazzo, iniziò ad affiancare gli autisti durante gli interventi. Gli vengono in mente ancora certe mattine all'alba, quando il sole non era ancora sorto e la prima tappa era la colazione con un caffè corretto grappa. Il lavoro era duro e faticoso, ma erano esperienze che lo appassionavano. Per un breve periodo, durante la giovinezza, fece addirittura il guardiano notturno.

Quando Alberto entrò ufficialmente in azienda, venne affiancato al commerciale di turno. Negli anni Novanta le aziende del settore non avevano impiegati che procacciassero clienti: di solito era la proprietà stessa che se ne occupava. Carlo però aveva preferito delegare questa attività per gestire l'aspetto finanziario e per essere presente in officina, un ramo del suo lavoro che gli era sempre stato a cuore. Alberto aveva iniziato così la sua esperienza lavorativa: la mattina partiva con Sandro, il suo diretto responsabile, visitava i clienti e poi si fermava a pranzo in qualche trattoria per camionisti.

Trascorso il periodo di formazione, Alberto divenne autonomo e continuò a dedicarsi al settore commerciale. Suo fratello Luca entrò in azienda un paio d'anni dopo per occuparsi di logistica e pianificazione degli interventi.

L'inserimento per i due fratelli non fu così immediato: non era facile esercitare la propria autorità sul personale, soprattutto quello storico. Persone che li avevano conosciuti da bambini, accompagnati a scuola, visti crescere, erano diventati ad un certo punto i loro dipendenti. Anche il rapporto con il padre subì un periodo di assestamento: Carlo delegò ai figli la conduzione dell'azienda quando era ancora giovane a livello imprenditoriale, così come Lucillo aveva fatto con lui, ma era ovvio che ci fossero punti di disaccordo sulle linee di conduzione aziendale. Il passaggio generazione non fu del tutto indolore: Alberto racconta delle interminabili riunioni serali in cui tutta la famiglia si riuniva intorno ad un tavolo per prendere decisioni importanti. Alla fine però, si giungeva sempre ad un accordo comune, spesso grazie all'intervento della madre, che oltre al ruolo di amministratrice ricoperto in azienda, diveniva ambasciatrice in quel vortice di idee e cambiamenti. Il fattore determinante nel condurre l'azienda al successo fu proprio l'unione della famiglia verso un progetto comune, che andava al di là del business e del lato economico. L'affiatamento tra i fratelli e il supporto dei genitori furono determinanti per gestire l'azienda, così come i valori che Carlo seppe trasmettere ai suoi figli: il rispetto per le persone e per la parola data, lo spirito di sacrificio e il bene della famiglia sempre e comunque davanti a tutto.

5.2
Tra gli anni Novanta e il Duemila

Negli anni 90 il business non subì bruschi cambiamenti né cambi di direzione: i figli di Carlo lavorano per consolidare l'attività avviata prima dal nonno e poi dal padre negli anni precedenti. Solo a partire dal 2000, grazie all''avvento del fratello Davide in azienda, si sviluppò un settore rimasto fino ad allora marginale: il trattamento e lo smaltimento di **rifiuti solid**i.

Tra i più significativi interventi di quegli anni ricordiamo le due **alluvioni** che investirono il **Piemonte** nel Novembre 1994 e la **Valla D'Aosta** nel 2000.

Durante l'alluvione del Tanaro furono violentemente colpite le province di Cuneo, Asti e Alessandria: la Marazzato intervenne sul posto e vi rimase per un mese di fila, lavorando a fianco dei soccorsi e delle altre ditte chiamate a risolvere l'emergenza. Nell'ottobre del 2000 un'altra alluvione colpì pesantemente la Valle D'Aosta: anche in questa contingenza la Marazzato intervenne prontamente con 15 mezzi propri e a coordinamento di un'altra ventina di macchine di aziende terze, provenienti da tutta Italia a supporto di questo evento devastante.

Un autotreno di Spurgo Service per il trasporto di rifiuti liquidi pericolosi, uno dei primi esemplari in Italia.

Borgo Vercelli, 1990. Da destra: Franco Blefari, primo operatore delle polveri, Lucillo Marazzato e Gino Moras, tecnico della Moro. Il mezzo dietro è un Volvo FS12, il primo mezzo di aspirazione polveri con pompa a lobi adottato dall'azienda.

Il servizio Elyjet consente di portare i canaljet ad alta quota con l'ausilio di un elicottero. Nella foto un'intervento sul Monte Rosa.

Un canal jet del Gruppo Marazzato fotografato durante l'intervento presso un circo. L'elefante è il simbolo aziendale.

Capitolo 6
Il nuovo millenio

2000 oggi

6.1
I primi cinquant'anni

Nel 2002 la Marazzato compie **50 anni**. E' un traguardo ambizioso, festeggiato dalla famiglia insieme ai suoi dipendenti, ma anche partner di riferimento, clienti e fornitori.
In questa occasione viene inaugurata la nuova palazzina uffici a Borgo Vercelli, sede centrale dell'azienda che nel frattempo è arrivata a contare circa 90 mezzi operativi e un centinaio di dipendenti.
Nel 2003 la Marazzato entra nel business dei rifiuti solidi, acquisendo un impianto di stoccaggio in provincia di Alessandria, la **Azzurra srl** di Casale Monferrato. L'offerta della Marazzato nel settore del trasporto, trattamento e smaltimento rifiuti diventa completa e ancora più competitiva. Dal 2000 ad oggi l'azienda attiva un processo di specializzazione nei servizi ambientali che gli consente di essere attualmente una delle principali realtà del settore in Italia. Questo risultato è frutto di un cospicuo investimento in innovazione tecnologica e nella formazione del personale, testimoniati anche dalle **certificazioni** ottenute per la Qualità, Ambiente e Sicurezza (UNI EN ISO 9001-2008, UNI EN ISO 14001-2004 e OHSAS 18001-2007).

Il Parco mezzi Marazzato disposto ad "M", in occasione della festa per i 50 anni di attività

La palazzina della sede di Borgo Vercelli, inaugurata nel 2002

La squadra Marazzato radunata in occasione della festa per i 50 anni di attività nel 2002.

Casale Monferrato, 2004. La famiglia Marazzato acquisisce l'impianto di stoccaggio per rifiuti solidi Azzurra srl.

Nel 2005 la Marazzato festeggia l'ottantaseiesimo compleanno di Lucillo, il fondatore dell'azienda.

6.2
Lavori e commesse che lasciano il segno

Tra i fiori all'occhiello della Marazzato ricordiamo nel 2005 la commessa per il nuovo **Polo Fieristico di Rho-Pero**, uno dei principali progetti edili d'Europa, in cui l'azienda si è attivata per la fornitura di servizi ambientali in assistenza al cantiere (lavaggi industriali, spazzamento stradale, innaffiamento piste di cantiere e fornitura di acqua potabile).
Negli ultimi tre anni la squadra di pronto intervento Marazzato ha lavorato per arginare alcuni tra i più importanti disastri ambientali che hanno interessato il nord Italia .

- **Febbraio 2010: emergenza sul fiume Lambro.** Per colpa di ignoti sabotatori, nel corso d'acqua si riversarono seicento metri cubi di idrocarburi provenienti dalle cisterne della "Lombarda Petroli", una raffineria in disuso di Villasanta, in provincia di Monza. In questo frangente la squadra di pronto intervento Marazzato intervenì a supporto della Protezione Civile per contenere il danno ambientale, impedendo che la sostanza inquinante raggiungesse il delta del Po e quindi il mare Adriatico.
- **Novembre 2011**: la Marazzato intervenne durante l'**alluvione a Genova**, causata dalle forti precipitazioni che provocarono l'esondazione dei torrenti Bisagno e Fereggiano, nonché la piena dei torrenti Sturla, Scrivia ed Entella, con conseguenze disastrose per la popolazione del capoluogo ligure.

Nel 2005 la Marazzato presta i propri servizi all'interno del cantiere Fiera Milano a Rho-Pero

Febbraio 2010. La squadra di pronto intervento sul fiume Lambro, intervenuta a seguito dello sversamento di petroli nel corso d'acqua e del conseguente disastro ambientale.

Novembre 2011. La Marazzato interviene prontamente durante l'alluvione che ha colpito Genova.

Como, Luglio 2012. La squadra di pronto intervento Marazzato argina uno sversamento di idrocarburi accidentale sul lago di Como.

6.3
Il Gruppo Marazzato oggi

Nel 2012 le quattro aziende possedute dalla famiglia Marazzato (Marazzato, Spurgo Service, Azzurra e Aldi immobliliare) sono confluite sotto un'unica Holding, prendendo il nome di **Gruppo Marazzato**.
Il Gruppo conta oggi oltre 180 **persone** e un **parco mezzi** di oltre 200 unità operative tra cui canal jet, cisterne, spazzatrici, compattatori, scarrabili e altre attrezzature.
I servizi ambientali si rivolgono ogni anno ad oltre 4400 clienti: dalle aziende private attive in diversi settori industriali alla pubblica amministrazione, da condomini e case popolari alle principali aziende municipalizzate nel Nord-ovest d'Italia. Non solo l'innovazione e il costante investimento tecnologico, ma anche la formazione dei propri collaboratori, consente al Gruppo Marazzato di essere riconosciuto come azienda leader sul territorio nazionale per gestione, trasporto e smaltimento rifiuti, spurghi civili e industriali, videoispezioni, bonifica serbatoi, rimozione amianto, bonifiche e pronto intervento ambientale, nonché di essere considerato come un interlocutore di riferimento per le più importanti realtà private e pubbliche.
Nel 2012 sono state erogate al personale oltre 2.000 ore di **formazione** rivolte al miglioramento della qualità dei servizi e sui temi della sicurezza e delle normative ambientali. Grazie alla costante formazione, il Gruppo è oggi una delle poche aziende in grado oggi di offrire servizi in ambienti confinati o a rischio inquinamento.

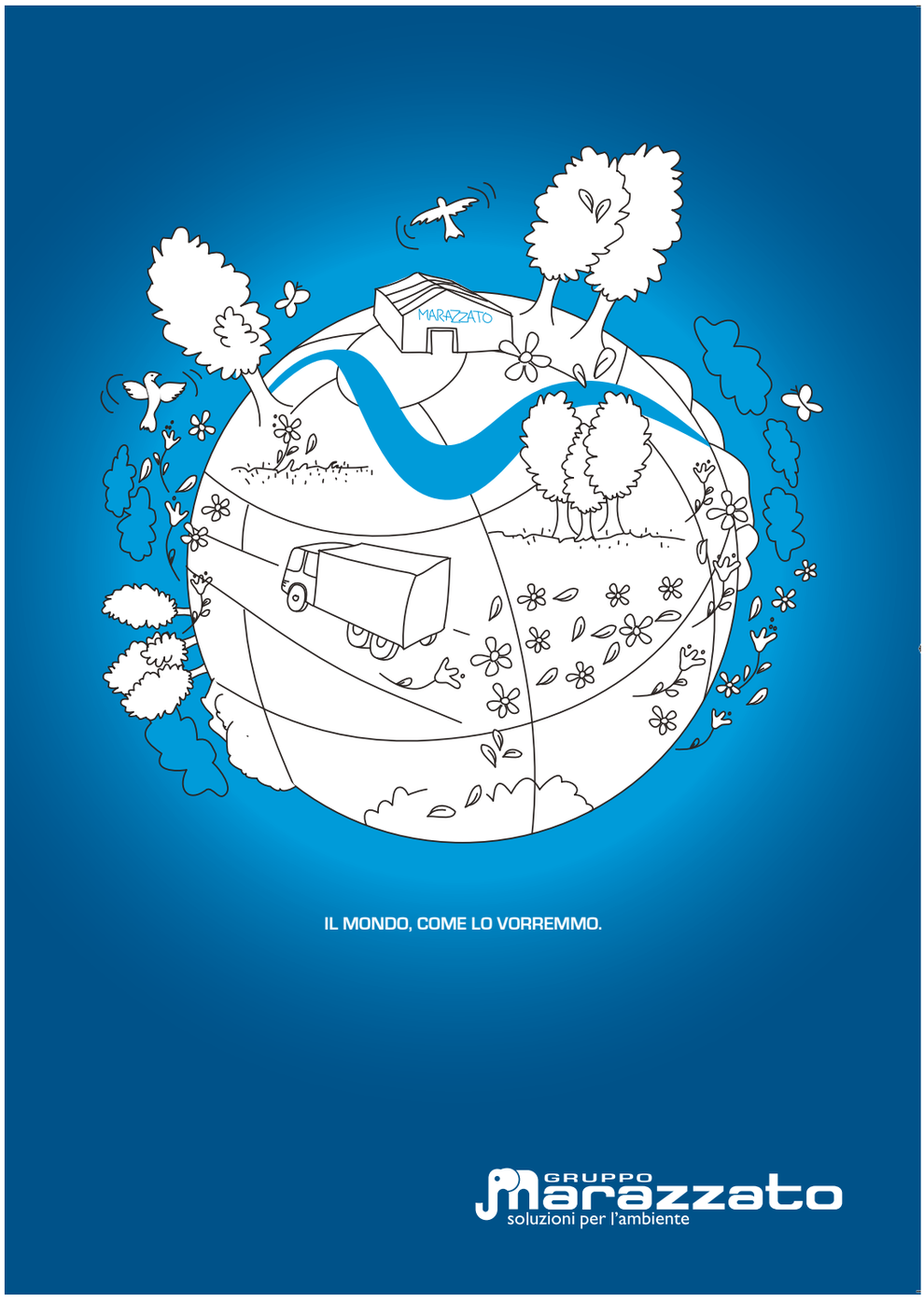
La nuova immagine del Gruppo Marazzato correda i nuovi mezzi.

Il personale del Gruppo Marazzato, autorizzato e formato secondo le normative di legge, tiene corsi di formazione per accesso e lavorazione negli spazi confinati

Corso di formazione ambienti confinati, una prova pratica.

6.4
La nuova immagine

In questo clima di innovazione e crescita, anche **l'immagine** viene rinnovata: l'obiettivo è quello di comunicare la visione aziendale, volta a crescere, migliorarsi e rinnovarsi con costanza e impegno. Il chiaro rimando al settore ambientale è conferito dal disegno del mondo, un mondo pulito, "come lo vorremmo". Alcuni elementi vengono volutamente recuperati dal passato, come il colore blu che contraddistingue l'azienda, ma anche il "gommolino", ossia l'elefante su ruote ideato da Carlo Marazzato negli anni Settanta, che viene stilizzato e reintrodotto nella scritta Marazzato. Il nome della famiglia viene mantenuto per dimostrare che dietro all'azienda ci sono sempre le stesse persone, che si espongono in prima persona, "mettendoci la faccia", - per continuare ad investire sul lavoro nonostante i tempi di crisi economica. Viene modificato lo slogan "Tecnologie al servizio dell'ambiente" che diventa "Soluzioni per l'ambiente": con questo messaggio la Marazzato vuole comunicare la volontà di risolvere i problemi del cliente. La tecnologia da sola non basta, ma è la professionalità delle persone che fa la differenza sulla qualità del servizio.



Il mondo come lo vorremmo. Con questa immagine il Gruppo Marazzato si pone nei confronti dell'ambiente e dei propri clienti. Una realtà che, grazie alla storia e all'esperienza che la sostengono, è in grado di offrire soluzioni nel rispetto di tutti.

6.5
Sessant'anni di attività

Nel 2012 il Gruppo Marazzato ha compiuto **60 anni** di attività.
Il 13 Ottobre è stata organizzata una festa per i dipendenti alla Tenuta Isola di Langosco, un modo per ringraziare tutti i collaboratori per l'impegno quotidiano che ha permesso all'azienda di raggiungere importanti obiettivi.
Il 16 Novembre è stata inaugurata la nuova officina, costruita nel piazzale antistante la sede principale a Borgo Vercelli. In questo modo il Gruppo Marazzato ha voluto celebrare l'importante traguardo dei 60 anni alla presenza di clienti, fornitori e delle autorità locali.

La famiglia Marazzato. Al centro Carlo con la moglie Mara. Ai lati, da sinistra, Luca, Davide e Alberto.

Borgo Vercelli, Novembre 2012. Il Gruppo Marazzato festeggia il Sessantesimo anno di attività e con l'occasione fotografa l'intera squadra.

Langosco, Ottobre 2012. Per festeggiare i sessant'anni di attività viene organizzata una cena con tutto il personale.

Langosto, Ottobre 2012.
I premi per i dipendenti assegnati durante la festa dei sessant'anni.

Langosto, Ottobre 2012. Il discorso di Alberto Marazzato all'apertura dei festeggiamenti.

Borgo Vercelli, 16 Novembre 2012. L'inaugurazione della nuova officina.

Nel 2012 il Gruppo Marazzato festeggia i sessant'anni di attività

B·P
B·P

Borgovercelli, Novembre 2012. L'inaugurazione della nuova officina concomitante ai festeggiamenti del sessantesimo.

Nel 2012, in occasione dei 60 anni di attività, viene pubblicato "I nostri primi sessant'anni", una raccolta di fotografie storiche e recenti dedicata ai collaboratori del Gruppo Marazzato.

Borgovercelli, 16 Novembre 2012. L'inaugurazione della nuova officina, durante il taglio del nastro. Da sinistra: Carlo e Luca Marazzato.

Marazzato
Collezione Mezzi Storici

6.6
La collezione mezzi storici

La Marazzato Collezione Mezzi Storici nasce dalla profonda passione di Carlo Marazzato per i mezzi che hanno fatto la storia dei trasporti in Italia. Tra le punte di diamante della collezione ricordiamo l'Isotta Fraschini D80, il primo camion di Lucillo, e il Fiat 860. Il motocarro Ercole Guzzi fu il primo vero mezzo di trasporto di Lucillo, quando da ragazzo lavorò presso una panetteria in Valle D'Aosta per la consegna del pane. Passione e volontà di risalire verso le proprie radici conducono ad una vera e propria attività di business: la Marazzato Collezione mezzi storici conta oggi un centinaio di pezzi, per lo più camion e autobus d'epoca, ma anche auto e moto storiche. Nelle fotografie potete osservare alcuni degli esemplari che un domani potrebbero trovare sede nel "Museo dei mezzi storici": un progetto ambizioso che il fondatore Carlo Marazzato ha condiviso con le istituzioni locali e che potrebbe divenire nel futuro prossimo una realtà concreta, di sicuro interesse per la popolazione locale, ma anche un richiamo turistico per il territorio. La Collezione mezzi storici dimostra di avere tutte le carte in regola per divenire un ramo d'attività rilevante nel Gruppo Marazzato.

Borgo Vercelli, 2007. Lucillo Marazzato immortalato a fianco del mitico Isotta Fraschini D80, appartenente alla Marazzato Collezione Mezzi Storici.

Borgo Vercelli, 2005. Lucillo Marazzato sullo "stornello" appena restaurato

Carlo Marazzato sale a bordo del suo Isotta Fraschini D80.

Alcuni mezzi della Marazzato Collezione Mezzi Storici.

Il motocarro Guzzi in versione restaurata. Fu il primo mezzo di Lucillo Marazzato quando, neo patentato, lavorò per una panetteria in Valle D'Aosta.

L'8 Gennaio 1948 la rivista "Motociclismo" dedica la copertina al motocarro Ercole Guzzi.

MOTO CICLISMO
MOTO GUZZI
MOTOCARRO "ERCOLE"
SITA

Vercelli, 26 maggio 2012. Un'immagine dei mezzi schierati durante il raduno di camion e autobus d'epoca, organizzato da Carlo Marazzato.

Vercelli, 26 maggio 2012. Un'immagine dal Raduno di camion e autobus d'epoca. Al taglio del nastro Carlo Marazzato insieme al Sindaco di Vercelli, Andrea Corsaro.

Carlo Marazzato durante il Raduno di camion e autobus d'epoca del 26 maggio di fronte all'Isotta Fraschini D80 fresco di restauro.

Conclusione

Con questa pubblicazione abbiamo voluto celebrare i traguardi raggiunti dalla nostra famiglia fino ad oggi, a sessant'anni dalla fondazione dell'azienda.
Abbiamo ripercorso le tappe fondamentali della nostra storia, legata soprattutto alla figura di nonno Lucillo, un pilastro imprescindibile ed un esempio di dedizione verso la famiglia e sacrificio rivolto al lavoro.
Ma come può il passato divenire un bagaglio utile per accompagnarci nelle sfide future?
Noi vogliamo continuare a credere nella possibilità di una crescita del nostro Paese: per questo affronteremo l'incertezza del presente sfruttando l'esperienza maturata in passato e la forza imprenditoriale raggiunta in questi anni .
II nostro obiettivo è proiettarci verso il mercato del futuro, con nuove armi e uno spirito in costante evoluzione. La dinamicità del contesto internazionale è certamente fonte di incertezza, ma può aprire la strada a nuovi settori e partnership, a nuove sfide che noi vogliamo cogliere per rinnovare lo spirito intraprendente che segna il nostro percorso. Siamo consapevoli che sarà una strada in salita, ma con il supporto della famiglia e di tutti i nostri collaboratori, siamo certi di potercela fare.
Se c'è una cosa che il nonno "Cillo" e nostro padre Carlo ci hanno insegnato è che i momenti di difficoltà nella vita ci sono sempre, ma si possono superare: ci vuole forza d'animo, coraggio, volontà... e forse anche un po' di follia.

Alberto, Luca e Davide Marazzato.

Lucillo,
una vita vissuta con volontà decisa e con il cuore gonfio di speranza ed ottimismo.

La vita l'hai vissuta non per invecchiare, ma per donare e per arricchire delle tue passioni e dei tuoi ideali quanti hai amato e conosciuto.

Con il tuo sorriso grande e generoso, ricco di saggezza e umanità, sei stato capace di mirare lontano, verso imprese che sapevano di impossibile, ma guidate con saggezza e onestà.

Il ritratto realizzato a carboncino per Lucillo Marazzato dall'artista Guido Villa nel 2002.

Indice

Capitolo 1
La storia di Lucillo Marazzato.
Dalla nascita agli anni Cinquanta.

1.1 - **Dal Veneto alla Valle D'Aosta** *9*

1.2 - **II guerra mondiale: la chiamata alle armi** *12*

1.3 - **Il rientro dal fronte e il trasferimento in Piemonte** *15*

Capitolo 2
Come nasce la Marazzato Lucillo

2.1 - **Nasce la Marazzato Lucillo con Tormena Luigi** *19*

2.2 - **Da Banchette a Montalto Dora. La commessa per la Châtillon** *24*

2.3 - **Da Montalto a San Grato d'Ivrea** *26*

Capitolo 3
Gli anni Sessanta

3.1 - **La nuova impresa di Lucillo. La Maritan Tagnin** *31*

3.2 - **Il passaggio generazionale e l'apertura di una sede a Borgo Vercelli** *34*

3.3 - **La Petrolsesia** *37*

Capitolo 4
Gli anni Settanta, un decennio di trasformazioni.
Dal commercio di petroli al settore manufatturiero della vetroresina,
fino all'avvio dell'attività degli spurghi

4.1 - **Il passaggio di consegne** *41*

4.2 - **La Resistal** *42*

4.3 - **La Petrol e la crisi petrolifera** *47*

4.4 - **La nascita della Spurgoservice** *50*

Capitolo 5
Dagli anni Ottanta al Duemila.
Il consolidamento dei servizi ecologici e il passaggio generazionale.
I figli di Carlo entrano in azienda.

5.1 - **Il panorama aziendale tra gli anni Ottanta e Novanta** *53*

5.2 - **Tra gli anni Novanta e il Duemila** *57*

Capitolo 6
Il nuovo millenio

6.1 - **I primi cinquant'anni** *59*

6.2 - **Lavori e commesse che lasciano il segno** *61*

6.3 - **Il Gruppo Marazzato oggi** *63*

6.4 - **La nuova immagine** *65*

6.5 - **Sessant'anni di attività** *66*

6.6 - **La collezione mezzi storici** *71*

Conclusione *75*

Bibliografia

7 Marzo 2013, "Amicizia, storia d'altri tempi" di Franco Fassio detto Cichineto. La sentinella del Canavese.

Okpedia, Crisi energetica. http://www.okpedia.it/crisi_energetica

Wikipedia, "Olivetti". http://it.wikipedia.org/wiki/Olivetti

Wikipedia, "Chatillon". http://it.wikipedia.org/wiki/Ch%C3%A2tillon_(azienda)

http://it.wikipedia.org/wiki/Lambro

Crediti fotografici

Guido Villa, ritratto a carboncino, 2002.

L'auto italiana, copertina della rivista numero 20 del 20 Luglio 1940.

Luciano Giachetti – Fotocronisti Baita. "Cambio di turno alla Chatillon", Vercelli, 1959.

Manifesto "Isotta Fraschini" 1946.

"Olivetti 1908-1958" - Ing. C. Olivetti & C. S.p.A., Ivrea. A cura di Riccardo Musatti, Libero Bigiaretti, Giorgio Soavi. Edizione Ottobre 1958, Ristampa del 2010.

Wikipedia, "Olivetti". http://it.wikipedia.org/wiki/File:Olivettiunderwood_programma101.jpg

Wikipedia, "Olivetti". http://it.wikipedia.org/wiki/File:Sottsass05.JPG

Donatello Lorenzo e valentina Marazzato per le fotografie della celebrazione per i 60 anni e la Colleziome mezzi storici.

Ciò che non è stato elencato appartiene al personale archivio di fotografie e materiale storico della famiglia Marazzato.

Finito di stampare
nel giugno 2013 presso
GALLO artigrafiche, Vercelli.