

Sentiero Urbano della Libertà n° 10

Tappa 26 Viale Trento – Missioni Estere



Per raggiungere la presente tappa, una volta superato **Piazzale Tiro a Segno**, si continua lungo la ciclabile di **Viale Trento**, sostando davanti all'ingresso delle Missioni Estere, poco dopo **Via Cavalli**.

L'aeroporto Dal Molin

Si arriva nel luogo simbolo della follia della guerra: Viale Trento.

La vicinanza con l'Aeroporto Dal Molin fu determinante nei fatti di quelle giornate.

“Dal 14 maggio 1944, ultimo bombardamento strategico dell'aviazione alleata, trascorsero poco più di 6 mesi prima che Vicenza fosse nuovamente colpita da un nuovo grande raid di massa. [...]”

L'aerodromo fu ufficialmente inaugurato il 28 marzo 1938 quando vi era di stanza il 16° Stormo da Bombardamento. [...] Fino all'8 settembre 1943 furono poi presenti altri stormi della Regia. [...] Nella tarda primavera del 1943 l'aerodromo fu dapprima centro di affluenza e poi di addestramento di velivoli da caccia tedeschi Me 109 destinati alla Regia Aeronautica e ai suoi piloti.

La presenza più importante durante il periodo bellico fu indubbiamente quella del Comando Tedesco Traffico Volo che si era trasferito al "Dal Molin", proveniente da Treviso, il 1° agosto 1943. [...] Il traffico degli aerei cargo era intensissimo e comprendeva anche aerei di grossa mole quali gli esamotori Me 323 Gigant, ma il velivolo tuttofare era il ben più famoso trimotore Ju 52. Non mancava anche un affollato transito di velivoli da caccia diretti o provenienti dal fronte e in questo frangente l'aerodromo assumeva il compito di aeroparking. Proprio per queste ragioni i tedeschi, dall'inizio del 1943, dettero il via a una serie di opere di potenziamento ed ampliamento delle infrastrutture aeroportuali, dall'allungamento a sud della pista, alla creazione di piazzole protette per gli aeroplani sia nel sedime aeroportuale come nell'ampia zona di campagna a sud-est e a nord-est, collegate fra di loro da una fitta rete di piste suppletive in terra battuta che raggiungeva complessivamente uno sviluppo di oltre 20 km. Il "Dal Molin" quindi fu sostanzialmente, dal 1943 al termine del conflitto, un'importante e vitale base logistica tedesca. [...]

Ovviamente tutto questo non sfuggiva agli Alleati che cominciarono ben presto a tenerlo d'occhio ed inquadrarlo come obiettivo da colpire.”

Giuseppe Versolato, “Bombardamenti aerei degli alleati nel vicentino”, Gino Rossato 2001, pp. 141-143

Il bombardamento del 17 novembre 1944

Se viene quasi sempre ricordata la tragica data del 18 novembre 1944, occorre andare al giorno precedente e rammentare il pesante bombardamento che aveva smantellato gran parte delle piste e delle costruzioni dell'aeroporto di Via Ferrarin.

“Nel corso di novembre, l'aviazione alleata ha incontrato nell'Italia nord orientale un'opposizione sempre più intensa da parte dei caccia tedesca e repubblicana, si è dunque resa necessaria un'operazione, il cui scopo è la distruzione delle basi di partenza degli intercettori nemici, ovvero gli aerodromi di Villafranca, Vicenza, Udine-Campoformido e Aviano.

L'azione contro l'aeroporto Dal Molin di Vicenza inizia nella notte tra il 17 e il 18, quando 38 bombardieri inglesi riescono ad arrecare ingenti danni all'infrastruttura, in particolare alla pista principale che risulta inagibile.”

Paolo Savegnago, "Le organizzazioni Todt e Poll in provincia di Vicenza", Cierre - Istrevi 2012, p. 117 vol. 2

“Nella notte del 17 novembre 1944, i bombardieri inglesi lanciarono sul "Dal Molin" e sui dispersal [...] circa 95 tonnellate [...] così suddivise:

4 bombe HC Cookie da 4.000 libbre cad. (1.814 kg.) lanciate dai Wellington;

4 bombe Dem TI da 2.000 libbre cad. (907 Kg.) lanciate dai Liberator e Halifax;

92 bombe GPTD da 1.000 libbre cad. (454 Kg.) lanciate dai Liberator e Halifax;

161 bombe GP da 500 libbre cad. (226 kg.) lanciate dai Wellington;

51 bombe GP da 250 libbre cad. (113 kg.) lanciate dai Wellington.

Il tutto in 10 minuti, dalle 20.55 alle 21.05 e da un'altezza variante dai 2.050 ai 3.050 metri.

Il Popolo Vicentino [quotidiano fascista di Vicenza NdR] del 18 novembre dedicò poche righe al bombardamento, logicamente non accennando all'obiettivo, in quanto militare. Il titolo: «Incursione nemica alla periferia della città - Quattro persone sono rimaste ferite.»

Giuseppe Versolato, “Bombardamenti aerei degli alleati nel vicentino”, Gino Rossato 2001, p. 163

L'articolo riportato non risulta corretto: in quel 17 novembre ci furono cinque morti. Molto più drammatico fu il conteggio del bombardamento di qualche ora dopo.

Alba del 18 novembre 1944: tutti al lavoro coatto

Si lascia la descrizione al racconto di don Frigo che fu testimone di quei momenti. Era professore in Seminario e fin dal settembre 1943 partecipò alla Lotta di Liberazione. Lo si incontra in altri percorsi.

“Il 18 novembre. È una data che resterà per sempre memorabile per la nostra città.

La sera precedente vi fu un furioso bombardamento sul campo di aviazione.

Era stato facile indovinare che l'obiettivo doveva essere quello perché dal finestrone nord del corridoio su cui immetteva il mio studio in Seminario, si vedeva quella zona vivamente illuminata con i bengala.

La mattina dopo, appena ritornato dopo la celebrazione della Messa, ho sentito che per la strada stava passando un numero molto grande di persone che chiacchieravano. Mi sono affacciato al finestrone della sera prima. Non avevo mai visto uno spettacolo del genere. La strada, che è molto larga, in tutta la sua lunghezza e larghezza era occupata da un numero sterminato di operai, che, con il badile in spalla, la percorrevano.

Ho avuto un triste presentimento. Ho pensato: questi uomini, senza dubbio, saranno mandati a riparare i danni di ieri sera e con molta probabilità ci sarà un'altra incursione sul medesimo posto.

È quello che è capitato verso le dieci.”

Antonio Frigo, “ Ricordi”, Nuovo Progetto 1991, pp. 149-150

L'impellenza del ripristino delle piste fu determinante nel disastro di quel giorno. Tempo che il quotidiano uscisse in edicola, sui cieli vicentini arrivò il secondo bombardamento.

“Considerata la vastità dell'area colpita e la necessità di riattivare la pista nel minor tempo possibile, i tedeschi comprendono immediatamente che le squadre di operai della Todt non sono assolutamente sufficienti, così per risolvere il problema in vari punti della città i

tedeschi, coadiuvati da militari repubblicani, fin dalle prime ore della mattina istituiscono dei posti di blocco volanti nei quali gli uomini idonei sono caricati su camion e condotti nella pista dell'aeroporto. Qui, muniti di pale e carriole sono costretti a riempire gli enormi crateri provocati dalle bombe della notte. [...]

Pochi minuti prima delle undici nei cieli di Vicenza si materializzano i bombardieri della nuova incursione: sono circa 146 Liberator del 304° Wing dell'USAAF. Le prime due ondate riversano sull'obiettivo le bombe a frammentazione, le cosiddette "bombe a spillo". Le altre due ondate sganciano le bombe ad alta capacità esplosiva da 500 libbre, mentre i caccia di scorta, P-51 Mustang, intervengono con mitragliamenti a bassa quota. Per quanti stanno sotto non c'è scampo.

L'area bombardata interessa tanto l'aeroporto, quanto il sistema dei dispersal e finisce, in tal modo, con il coinvolgere i comuni limitrofi di Monticello Conte Otto e Bolzano.

Sono 318 le vittime tra uomini, donne e bambini, ma alla base della carneficina c'è un sequestro collettivo di persona, perché un tributo significativamente pesante è pagato dagli improvvisati sterratori coatti, oltre che dagli operai della Todt."

Paolo Savegnago, "Le organizzazioni Todt e Poll in provincia di Vicenza", Cierre - Istrevi 2012, p. 117 vol. 2

I segni delle schegge

Non sono rimasti molti segni della guerra che imperversò duramente a Vicenza, ma alcuni rimangono, anche come monito.

All'altezza del civico 220, a fianco del bar, occorre osservare il portone di accesso ad alcune abitazioni: nella lastra di lamiera che fa da base, si notano i segni delle micidiali schegge di quella mattinata.

Anche lungo la vicina Via Cavalli sui muri di una casa sono ancora presenti nell'intonaco le tracce delle schegge.

Più avanti, lungo Viale Trento, sull'intonaco di una cabina elettrica, sono presenti le lesioni provocate dalle schegge.

