

Sentiero Urbano della Libertà n° 10

Distruzioni a Vicenza, non solo per le bombe

Presentazione del Sentiero n° 10

Gli ultimi 15 mesi di guerra per la città furono soprattutto i mesi dei bombardamenti. Insieme alla lontananza dei propri cari, alla fame, alla carenza di beni di consumo, i bombardamenti plasmarono la paura collettiva dei vicentini.

“Dal 25 dicembre 1943 al 28 aprile 1945 (giorno della Liberazione) la città di Vicenza subì complessivamente 53 incursioni aeree, di cui 30 con bombardamento e 23 con solo mitragliamento.

I bombardamenti che colpirono maggiormente la Città si verificarono il 25 ed 28 dicembre 1943; il 26 marzo, il 2 aprile, il 14 maggio, il 1° novembre, il 17 e 18 novembre 1944; il 4 gennaio, il 28 febbraio (4 incursioni), e il 18 marzo 1945. [...]

Complessivamente tra il capoluogo e gli altri comuni della provincia, le incursioni furono 1150. Calcoli approssimativi fecero ritenere in numero di 20.000 circa le bombe di vario calibro esplose; a queste vanno aggiunte le molte migliaia di spezzoni incendiari ed un numero imprecisato di bombe a "farfalla" ed a "spillo". Le bombe inesplose furono considerate nella percentuale del 5% circa.

Le segnalazioni di allarme venivano fatte alla popolazione, mediante l'uso di sirene elettromeccaniche, da un unico centralino situato in locali al pianterreno del Municipio. [...]

Le sirene furono collocate sulla Torre Bissara, sul Campanile della Chiesa di San Felice, a Porta Santa Croce, a Porta San Bortolo, alle Scuole di Porta Padova e sul Campanile della Chiesa di Santa Caterina. Nel 1944 ne furono aggiunte altre 4 dal Comitato Provinciale di Protezione Antiaerea, collocate a Santa Lucia, in via Cappuccini presso lo Stabilimento Zambon, in viale della Pace presso la Società Adriatica di Elettricità e sul Campanile della Basilica di Monte Berico. Il Comitato Provinciale di Protezione Antiaerea provvide con proprio personale al funzionamento degli allarmi e come mezzo sussidiario furono messe a disposizione 3 sirene a mano ed una ad aria compressa, collocate sul coperto del Municipio. [...].

Oltre alle immani distruzioni a Vicenza, quindici mesi di bombardamenti fecero dunque più di mille morti.”



BOMBARDAMENTI SULLA CITTÀ	
25 DICEMBRE 1943	
28 DICEMBRE 1943	
26 MARZO 1944	
2 APRILE 1944	
14 MAGGIO 1944	
18 NOVEMBRE 1944	
4 GENNAIO 1945	
28 FEBBRAIO 1945	
18 MARZO 1945	
26 APRILE 1945	

Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, “Obiettivo Vicenza”, Publigráfica 1995, pp. 10-17

Caratteristiche generali del Sentiero n° 10

Zona:	Intera città
Luogo partenza:	Viale Vaccari – quartiere Ferrovieri
Luogo arrivo:	Viale Trento
Lunghezza:	9,1 Km
Dislivello:	80 metri
Difficoltà:	T - Turistico: le difficoltà sono limitate all'attraversare alcune strade trafficate e all'orientamento
Durata:	4 ore
Note:	Si suggerisce l'utilizzo della traccia gpx
Traccia gpx	Scaricabile dal sito
Traccia kml	Scaricabile dal sito
Mezzi per rientro alla partenza:	Autobus urbano STV n° 6 e 1 - per orari verificare il sito https://www.svt.vi.it/it/orari-percorsi

Introduzione del Sentiero n° 10

Nei primi 3 anni, la guerra era soprattutto di chi aveva il marito, il figlio, un familiare, un amico al fronte. Molti non tornarono, morendo lontani da casa. Era quasi un dramma familiare, non aveva una dimensione collettiva.

Quando la morte iniziò a venire dal cielo l'atteggiamento verso la guerra mutò velocemente.

In questo percorso l'attenzione viene posta ai drammi e alle distruzioni non solo materiali che colpirono la città e i suoi abitanti. Anche il movimento resistenziale venne coinvolto.

La città venne sfregiata da segni indelebili nel notevole patrimonio industriale, architettonico ed artistico.

Certamente l'effetto dei bombardamenti sulla città aveva una risonanza legata al fatto che Vicenza era ed è permeata di manufatti palladiani.

Nel 1994 la Città di Vicenza è stata riconosciuta come Sito Patrimonio Mondiale dell'Umanità da parte dell'UNESCO per la sua unicità legata all'opera dell'architetto Andrea Palladio. Nel 1996 è stato assegnato il secondo riconoscimento per le ville palladiane del Veneto.

Niente di meglio che introdurre questo itinerario con un passo di Guido Piovene, nota penna vicentina, che così tratteggiò la città nel 1957.

“È curioso per me arrivare a Vicenza in veste di viaggiatore e diarista. Vi sono nato; vi ho trascorso l'infanzia e parte della gioventù; le devo e le dovrò forse la parte migliore della mia opera. Appena entro nella città, mi riprende la meraviglia. Il rinascimento italiano, specie quello più tardo, quando l'architettura obbediva soltanto alla fantasia ed al piacere, ha qualche cosa di chimerico. Ma in nessun luogo, credo, come a Vicenza. Non parlo delle case gotiche, che Vicenza ha in comune con le altre città del Veneto. Accenno a Palladio ed ai suoi scolari, al complesso fastoso di archi, di logge, di colonne. Vicenza non fu sede di principati e signorie; passò da un dominio all'altro, poi si accomodò con Venezia. Qui non vi furono né Medici, né Gonzaga, né Estensi. [...] Gli archi e i colonnati sorsero senza nessun altro motivo

che la compiacenza estetica, le fantasie lunatiche della cultura, l'orgoglio signorile. In Inghilterra, in America a Charlottesville, dovunque ho trovato i riflessi di questa geniale follia. Scarsa di motivi pratici, e funzionali come dicono oggi, segnò la storia dell'architettura mondiale.

Perciò conoscere Palladio, la basilica, la Loggia del Capitano, la Rotonda, il Teatro Olimpico, il Palazzo Chiericati e gli altri attraverso gli studi è una conoscenza imperfetta. Bisogna vederlo a Vicenza.”

Guido Piovene, "Viaggio in Italia", Bompiani 2017, p. 47

Si deve soprattutto a due studi fotografici la documentazione di quei 20 mesi.

Il primo di essi fu lo Studio Fotografico Ferruzzi di Venezia che, su mandato della Sovrintendenza, documentò i maggiori monumenti cittadini prima dei bombardamenti, almeno per salvarne la memoria nella malaugurata possibilità della loro distruzione.

Sono foto nelle quali compare sempre un'asta metrica.

I resoconti fotografici alla fine di ogni bombardamento si devono invece alla Foto Ottica Sandrini; Giovanni Maria Sandrini aveva lo studio in città ed era stato incaricato dalla Prefettura di immortalare gli effetti della guerra, quasi in presa diretta. Sono quasi mille e duecento le foto che testimoniano quegli orrori. La sua attenzione anche ai particolari e ai drammi della povera gente lo avvicinano ad un cronista.

Cartine topografiche del Sentiero n° 10

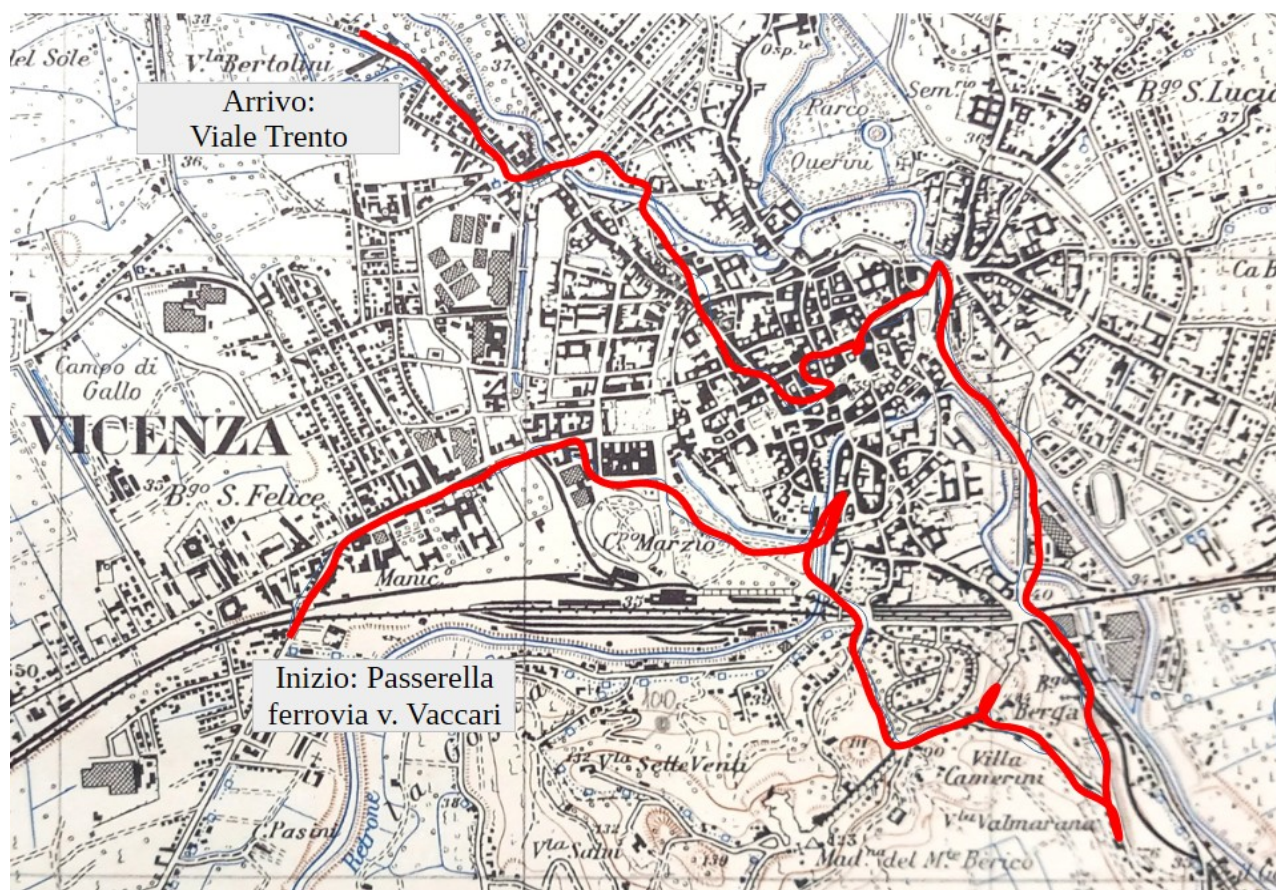
Per meglio comprendere come si presentava il territorio in quei periodi, si illustra il sentiero disegnato su due mappe distinte.

La prima utilizza una carta topografica 1:25.000 Vicenza, dell'Istituto Geografico Militare, rilievo del 1890 e aggiornamento del 1953. Si può cogliere una buona corrispondenza con l'attualità solo per parte del centro storico.

Fonte: Istituto Geografico Militare – Archivio CAI

Confrontandola con la successiva mappa on-line, realizzata con OsmAnd, risultano evidenti le grandi trasformazioni del territorio soprattutto allontanandosi del nucleo storico cittadino.

Fonte: <https://osmand.net/>



Fonte: Istituto Geografico Militare – Archivio CAI



Fonte : <https://osmand.net/>

Mappe di dettaglio del Sentiero n° 10

Seguire il sentiero in città può risultare complesso: si consiglia di far tesoro delle note in cima ad ogni tappa, che guidano negli spostamenti necessari per raggiungere il luogo.

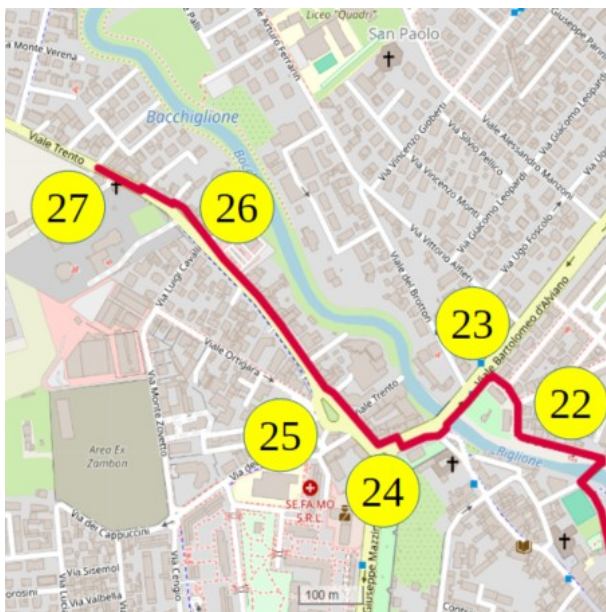
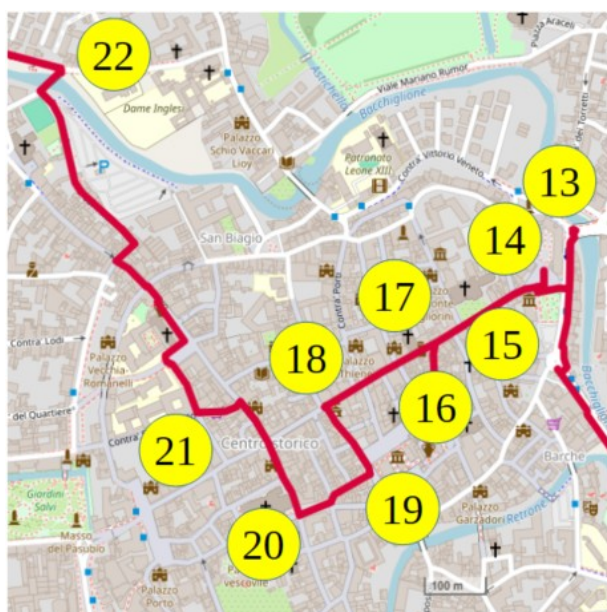
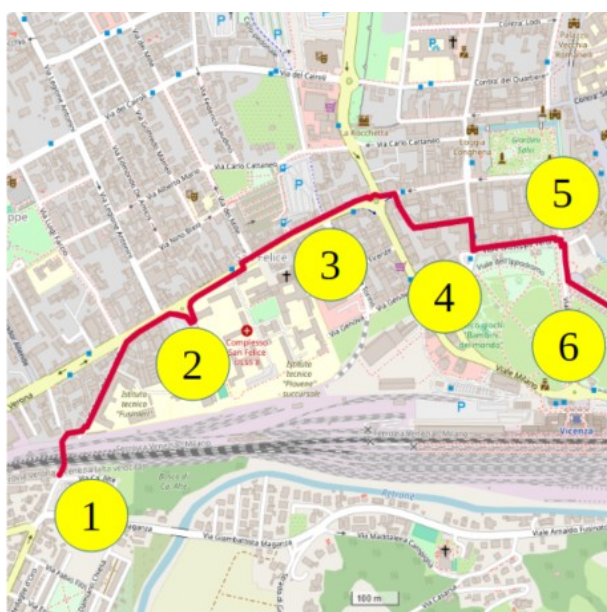
Per uno sguardo di massima si hanno a disposizione le cartine di dettaglio sottostanti.

Infine è vivamente suggerito l'utilizzo delle tracce gpx fornite sul sito.

Nelle mappe di dettaglio vengono evidenziate con il cerchio giallo numerato progressivamente tutte le tappe del sentiero.

La scala è variabile: in ogni mappa è presente la rappresentazione grafica della distanza pari a 100 metri.

L'itinerario non garantisce viste mirabolanti o paesaggi mozzafiato: si vogliono riscoprire luoghi e fatti per conoscere ed essere riconoscenti a quanti hanno scelto la libertà e la giustizia, quando farlo significava rischiare tutto.



Elaborazione da : <https://osmand.net/>

Indice Tappe e Argomenti di interesse del Sentiero n° 10

Tappa n°	Indirizzo – località / posizione Google Maps	Argomento di interesse
Tappa 1	Via Vaccari – passerella ferroviaria 45°32'27.0"N 11°31'37.7"E - Google Maps	1° grande bombardamento: Natale 1943
		Abbattimenti sui cieli di Vicenza
Tappa 2	Corso San Felice – Rotatoria 45°32'36.8"N 11°31'49.6"E - Google Maps	Motori in fumo: 3 bombardamenti
Tappa 3	Corso San Felice – Basilica 45°32'38.1"N 11°31'54.2"E - Google Maps	Sirene sul campanile - bombe sul Manicomio
		Caramelle in fumo
Tappa 4	Piazzale Bologna - incrocio Via Verdi 45°32'40.3"N 11°32'17.3"E - Google Maps	La stazione Ferrovie e Tranvie divelta
Tappa 5	Viale Roma - incrocio Via Verdi 45°32'40.9"N 11°32'24.9"E - Google Maps	La fine del Teatro Verdi
		Quel che resta della Stazione
Tappa 6	Viale Dalmazia 45°32'38.0"N 11°32'27.3"E - Google Maps	I platani divelti
Tappa 7	Viale Eretenio – posteggio 45°32'38.5"N 11°32'45.9"E - Google Maps	Un posteggio al posto del teatro
Tappa 8	Via Massimo D'Azeglio 45°32'19.6"N 11°33'07.1"E - Google Maps	Partigiani tra le macerie
Tappa 9	Stradella Valmarana – Villa Valmarana 45°32'05.2"N 11°33'25.4"E - Google Maps	Gli affreschi dei Tiepolo a Villa Valmarana
		Arte e campi trincerati
Tappa 10	Via Riviera Berica – incrocio Via Tiepolo 45°32'20.8"N 11°33'20.2"E - Google Maps	Meneghello spettatore del bombardamento in Riviera Berica – furto bici
		1 su 100: la battaglia aerea sui Berici
Tappa 11	Borgo Berga - Piazzale Fracon 45°32'29.1"N 11°33'11.3"E - Google Maps	Quel che era il Cottonificio Rossi
		14 maggio 1944: la città cambia volto
Tappa 12	Viale Margherita - università 45°32'36.2"N 11°33'11.7"E - Google Maps	Motori per bombardieri: SARA
Tappa 13	Ponte degli Angeli 45°33'00.8"N 11°33'01.6"E - Google Maps	Torre dell'Osservatorio o Coxina - Teatro Olimpico
Tappa 14	Piazza Matteotti – Palazzo Chiericati 45°32'57.6"N 11°32'57.9"E - Google Maps	Il Museo trasformato in rifugio
		Un termine nuovo: gli sfollati
Tappa 15	Corso Palladio – salita 45°32'56.4"N 11°32'54.1"E - Google Maps	Altri bombardamenti: guerra di Spagna
		Oggi in Spagna, domani in Italia: Ferrer Visentini
Tappa 16	Contra' Santa Barbara 45°32'53.3"N 11°32'50.6"E - Google Maps	Rifugi antiaerei

Tappa 17	Corso Palladio – Chiesa San Gaetano 45°32'54.5"N 11°32'49.0"E - Google Maps	Rovine Chiesa San Gaetano e Ca' d'Oro
		Macerie in Contra' del Monte
		Sandrini, il fotografo
Tappa 18	Corso Palladio – Palazzo municipale 45°32'52.0"N 11°32'43.5"E - Google Maps	Palazzo Trissino Baston, il municipio a fuoco
Tappa 19	Piazza dei Signori 45°32'49.4"N 11°32'45.9"E - Google Maps	Basilica senza carena e senza campana
Tappa 20	Piazza Duomo – Contra' Garibaldi 45°32'46.3"N 11°32'39.7"E - Google Maps	Bombe sul Duomo
Tappa 21	Contra' del Garofolino 45°32'51.6"N 11°32'33.8"E - Google Maps	28 febbraio 45, addio al "Garofolin"
Tappa 22	Contra' Ponte Novo – capitello 45°33'08.6"N 11°32'23.1"E - Google Maps	"Per grazia ricevuta" 14 maggio 1944
Tappa 23	Via D'Alviano – incrocio Via Bacchiglione 45°33'12.6"N 11°32'14.9"E - Google Maps	Natale 1943 sotto le prime bombe
Tappa 24	Via Mazzini – rotatoria Via Trento 45°33'09.4"N 11°32'08.0"E - Google Maps	Le macerie delle industrie
Tappa 25	Via Cappuccini 45°33'10.9"N 11°32'02.9"E - Google Maps	Bombe sulle abitazioni
Tappa 26	Viale Trento – Missioni Estere 45°33'19.8"N 11°31'54.1"E - Google Maps	L'aeroporto Dal Molin
		Il bombardamento del 17 novembre 1944
		18 novembre 1944: tutti al lavoro coatto
Tappa 27	Viale Trento- roggia Seriola 45°33'22.5"N 11°31'47.6"E - Google Maps	Corpi lungo la Seriola
		Proteste partigiane
		Corsia rossa di sangue

Note percorso del Sentiero n° 10

Si ricorda che i Sentieri Urbani della Libertà non sono provvisti di segnaletica propria. Tutta la documentazione necessaria per gli approfondimenti e per l'orientamento è liberamente disponibile nel sito.

In città è suggerito di spostarsi in bicicletta e in autobus.

Si ricorda che gran parte del centro storico è in Zona a Traffico Limitato.

L'itinerario inizia in Via Vaccari nei pressi della passerella ferroviaria.

Se si arriva in automobile, alcuni posti auto sono presenti lungo Via D'Annunzio, in prossimità dell'Istituto Tecnico Economico Ambrogio Fusinieri, storica scuola dei vicentini, oppure sull'altro lato della passerella: lungo Via Vaccari sono presenti alcune aree di posteggio.

Per il ritorno al punto di partenza è previsto l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici: occorre ricordarsi di munirsi di biglietto dell'autobus.

Le rivendite sono elencate nel sito <https://www.svt.vi.it/it/biglietti-abbonamenti/punti-vendita>

- Nota tecnica: quando nel testo si incontra questo  simbolo, occorre seguire le indicazioni necessarie per raggiungere la tappa.

Sentiero Urbano della Libertà n° 10

Tappa 1 Via Vaccari – passerella ferroviaria



L'itinerario prende avvio all'inizio di **Via Vaccari**.

Si è al margine del quartiere dei Ferrovieri, nei pressi della passerella ferroviaria. L'opera ormai festeggia il secolo ed è destinata a lasciare il posto ai binari dell'alta velocità. Per meglio comprendere gli avvenimenti si suggerisce di salire sulla passerella ed osservare la linea ferroviaria.

L'itinerario prende avvio ricordando una data storica per Vicenza: Natale 1943.

Fu il giorno in cui i bombardieri statunitensi dell'USAAF spuntarono per la prima volta nei cieli di Vicenza a metà mattino.

1° grande bombardamento: Natale 1943

La passerella rappresenta uno dei luoghi simbolo del primo bombardamento in città.

Testimone oculare e attento cronista di quei momenti fu Walter Stefani.

“È la mattina di Natale del 1943. Una giornata piuttosto grigia e monotona come le precedenti, anche per la presenza piuttosto cospicua di militari tedeschi in città che hanno installato il loro Platzkommandatur all'albergo Roma [...]. In centro non c'è l'animazione gaia e consueta degli anni passati.

È ancora troppo vicino il triste ricordo dell'otto settembre e della deportazione forzata di tanti militari e civili in Germania. Molti sono i soldati italiani che non hanno più dato notizia alle famiglie. [...]

Sono le dieci e il vescovo Zinato ha appena iniziato il pontificale natalizio in Cattedrale quando, senza alcun segnale d'allarme aereo, la città viene scossa tutto d'un tratto da un forte boato. Alcuni pensano subito ad una scossa di terremoto, ma altre esplosioni che seguono alla prima fanno ben presto capire che stanno bombardando la città: ora sono chiaramente udibili i motori degli aeroplani sovrastanti.

Ci si interroga dove sono piovute le bombe e le notizie non tardano a propagarsi, anche perché proprio davanti l'attuale cinematografo Corso ne sono cadute alcune. Altre colpiscono case a San Bortolo, in viale d'Alviano, ai Ferrovieri. Un aeroplano viene centrato dalla contraerea tedesca, entrata subito in azione, andando a cadere vicino alla «passerella» di viale D'Annunzio.

Intanto il segnale di «cessato» arriva presto, quasi a giustificare quello di «allarme» dato in ritardo, quando gli apparecchi erano già sopra la città.”

Walter Stefani, “1940-1945 il martirio di una città” in “Vicenza e i suoi caduti 1848 - 1945” Amministrazione Comunale di Vicenza, Tipografia Editrice G. Rumor 1988, p. 318-322

Con queste frasi Walter Stefani inizia la sua cronistoria di uno dei periodi bellici più complessi a Vicenza, quello dei bombardamenti.

Purtroppo era una bella giornata: si lascia il commento al testo di Giuseppe Versolato.

“Dunque, tutto era pronto a San Pancrazio [aeroporto in provincia di Brindisi dove tra l'autunno del 1943 ed il 1945 gli alleati anglo-americani collocarono una base dei loro bombardieri NdR]: fatto il briefing della missione gli equipaggi furono portati alle piazzole

ove i bombardieri B-24 erano stazionati. [...] I piloti avviarono le eliche e lentamente i quadrimotori, sgranandosi in fila indiana lungo i raccordi si avviarono verso la pista. [...] Cominciarono i decolli. Alle 7.20 [...] e via via tutti gli altri con un intervallo di 5 minuti [...]. La formazione lentamente salendo in quota si diresse verso Martina Franca per il rendez-vous con i 21 bombardieri del 98° Gruppo che nel frattempo erano decollati dalla loro base di Lecce. [...]

Le due formazioni [...] si trovarono sui cieli di Udine. Un'uniforme presenza di nuvole [...] a circa 4.000 metri sull'area dell'obiettivo non permise l'azione di bombardamento e quindi le formazioni dirottarono su Fiume per attaccare le raffinerie petrolifere, ma anche qui le condizioni meteo erano decisamente avverse: 9/10 di copertura e impossibilità di individuare il bersaglio. A questo punto i bombardieri ritornarono nei cieli del Friuli, ma le condizioni meteorologiche non erano affatto mutate. [...]

Seguiamo ora il 376°. I suoi 20 B-24, scortati da una parte dei velivoli della caccia si spinsero ad ovest, sui cieli del Veneto ove le condizioni del tempo si presentavano in netto miglioramento via via che la formazione si inoltrava nella regione. Ecco, su Vicenza, un cielo cristallino. Una bellissima giornata di sole quel Natale del 1943 ricordano molti vicentini. Dall'alto, indicarono i rapporti, si notava solo una leggera foschia a livello del suolo. Ora i Liberator [bombardieri B-24 NdR] avevano finalmente l'opportunità di concludere la loro missione. Un'ottima occasione per colpire un obiettivo nemico di interesse strategico, si trattava solo di scegliere: un importante scalo ferroviario stracolmo di carri merci o, in alternativa, un aeroporto con numerosi aerei tedeschi, in gran parte velivoli da trasporto, parcheggiati nella sua vasta area.”

Giuseppe Versolato, “Bombardamenti aerei degli alleati nel vicentino” Edizioni Gino Rossato 2001, p. 13

Venne scelto l'aeroporto. Dalle 10,58 alle 11,03 i bombardieri da un'altezza di circa 6500 metri sganciarono circa 200 bombe su Vicenza. Era la prima volta per la città. Mancarono di fatto l'obiettivo. Trentuno i morti.

Abbattimenti sui cieli di Vicenza

Il primo bombardamento su Vicenza del Natale 1943 fu una seconda scelta per i bombardieri statunitensi.

“Risultò però anche, altrettanto chiaramente, che a Vicenza si ignorava che una "guerra" era in corso. Quel giorno le sirene d'allarme non suonarono e la contraerea, ammesso che ci fosse, se ne restò tranquilla. Non sarà più così, da quel Natale in poi sarà un calvario per la città. Se per i bombardieri del 376° Gruppo la missione fu una “milk run” [passeggiata NdR], per i caccia che provvidero allo loro scorta, i P-38 Lightning dell'82° Gruppo, quel Natale del 1943 fu uno dei giorni più neri della loro storia. Persero, negli scontri con la caccia tedesca, 6 velivoli ed altri vennero seriamente danneggiati. [...]

Giuseppe Versolato, “Bombardamenti aerei degli alleati nel Vicentino 1943-1945”, Gino Rossato 2001, p. 29

Seguono due testimonianze di presenti al fatto, in prossimità del luogo ove si staziona.

“Vidi un velivolo da caccia americano, un P-38, sorvolare da est verso ovest la città a non più di 1.000 metri d'altezza con in coda un Me 109 tedesco che gli sparava. Il caccia americano aveva il motore di destra in fiamme e il pilota lo tenne in volo fino sopra la stazione

ferroviaria e poi lo gettò in verticale e si lanciò con il paracadute. Il velivolo cadde a pochi metri dai binari della linea ferroviaria, nei pressi del cavalcavia di Viale D'Annunzio."

"Avevo allora 13 anni. Stavamo per metterci a tavola quando abbiamo sentito il rumore infernale dell'aereo che si abbassava. Aveva un motore in fiamme. Dopo lo schianto sul prato ho visto il pilota che scendeva con il paracadute vicino all'arsenale. Ha toccato terra e si è liberato subito. Ha tentato di scappare ma c'erano quelli della milizia ferroviaria che l'hanno preso. Volevano ucciderlo subito. Invece dopo un po' è arrivata un'auto di tedeschi e se lo sono portati via."

Giuseppe Versolato, "Bombardamenti aerei degli alleati nel Vicentino 1943-1945", Gino Rossato 2001, p. 36

Vicinissimo alla passerella cadde il caccia americano che operava a difesa delle fortezze volanti che il Natale 1943 bombardarono la città. La difesa aerea tedesca ebbe ragione di molti aerei americani in quella giornata.

I vicentini, sconvolti dagli effetti del bombardamento, ad allarme rientrato, iniziarono un "pellegrinaggio" nei luoghi martoriati dalle bombe, che terminava qui, in vista dei resti del caccia. La carcassa del caccia fu oggetto di spogliazione da parte dei locali, tanto che si racconta dell'impresa di alcuni contadini che con il loro vecchio trattore riuscirono a recuperare uno dei due motori e lo misero in vendita per duemila lire: un buon guadagno ai tempi durante i quali si cantava "Se potessi avere mille lire al mese". L'altro motore è stato recuperato alla fine del secolo scorso, scoperto durante la realizzazione delle palazzine lungo Via Maganza. Ora fa parte delle collezioni del Museo Storico dell'Aeroporto di Vicenza.

Il vicecomandante del gruppo di aerei che fu in missione a Vicenza scrisse in seguito: *"Quale cosa orribile è la guerra che ci obbliga ad uccidere in un giorno che nel mondo cristiano dovrebbe essere di pace e buona volontà fra tutti gli uomini."*

Tappa 2 Corso San Felice - Rotatoria



Per raggiungere la presente tappa, superata la passerella, si percorre **Via D'Annunzio** fino ad arrivare in **Corso San Felice** che si segue per duecento metri circa. Si sosta alla rotatoria.

Motori in fumo: 3 bombardamenti

Più ci si avvicina alla Stazione ferroviaria e alla zona industriale di allora, più intensi furono i bombardamenti.

Fino a pochi anni fa lungo, l'ultima parte del tragitto effettuato, si potevano notare gli effetti dei bombardamenti di quegli anni.

Non rimane nessuna traccia dell'area industriale a lato del Corso San Felice.

Ma le testimonianze e le foto fanno immaginare una realtà diversa.

L'area ove ora sorgono un supermercato e gli edifici residenziali a lato insiste sul terreno occupato dalla IVEM, Industrie Vicentine Elettromeccaniche, questo era in nome per esteso.



Come tutte le altre realtà produttive era stata riconvertita ad uso militare.

Collocata lungo l'attuale Corso San Felice, sul retro confinava con i binari ferroviari. Venne bombardata per ben tre volte nella primavera del 1944: il 26 marzo, il 2 aprile e il 14 maggio.

Praticamente tutti i reparti produttivi vennero danneggiati, si riuscì a far ripartire alcune lavorazioni, ma la maggior parte venne spostata in altre sedi in provincia.

La foto venne scattata dopo il secondo bombardamento che coinvolse il sito produttivo, il 2 aprile 1944.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 96

Tappa 3 Corso San Felice - Basilica



Per raggiungere la presente tappa, partendo dalla rotatoria, occorre proseguire lungo **Corso San Felice**, a lato si notano dei fabbricati nell'area dell'ex convento, ora utilizzati come Area polifunzionale dell'AULSS 8. Negli anni della guerra erano adibiti a Manicomio. Poco oltre si trova il cancello di ingresso alla Basilica e all'Istituto Piovene.

Sirene sul campanile - bombe sul Manicomio

Incomprensibile oggi, ma allora la vita in quel periodo era vincolata al suono delle sirene che allertavano dell'arrivo degli aerei.

Il suono della sirena metteva tutto in secondo piano e iniziava la ricerca del rifugio più vicino da raggiungere e più solido. Una delle sirene era posizionata sul campanile della Basilica.

Era il 2 aprile 1944, domenica di Palme: i grappoli di bombe caddero anche in zona: era la grande area adibita a Manicomio.

Nel Sentiero Urbano della Libertà n° 4 si trova la testimonianza di una delle suore che si rintanarono nel rifugio e che accudivano le ammalate.

Il bombardamento venne condotto dalla RAF: l'obiettivo era lo scalo ferroviario.

L'aviazione inglese preferiva i raid notturni. Dapprima entravano in azione gli aerei ricognitori, aventi il compito di individuare l'area da bombardare, segnalandola con razzi e bombe incendiarie.

Guidati dai razzi seguivano i bombardieri con il loro carico di distruzione.

Nella foto sono evidenti i danni provocati nei pressi della chiesetta del Manicomio.

"In quella triste domenica delle Palme del 2 aprile 1944, gli alleati colpirono in pieno il manicomio provinciale di S. Felice, vicinissimo alla stazione ferroviaria, dove una quarantina di nostre sorelle assistevano oltre duecento malate psichiche. [...] Appena udirono il suono della sirena, le suore infermiere che per turno avevano anticipato il riposo si vestirono in fretta, per aiutare le sorelle a portare nel rifugio quarantacinque donne del terzo reparto, che ospitava le più agitate. Le sorelle degli altri padiglioni, insieme alle ammalate "tranquille" e al personale di servizio, erano scese in un altro rifugio scavato sotto la portineria. [...]"



Subito dopo arrivò il cappellano, che impartì l'assoluzione generale. Tutte recitarono a voce alta l'atto di accettazione della morte. Improvvisamente la luce si spense, e un lampo

fortissimo, seguito da uno scoppio spaventoso, provocò il crollo del fabbricato proprio sopra di loro. Una seconda bomba di grosso calibro cadde a fianco del rifugio. [...] Una terza bomba centrò il rifugio e causò numerose vittime tra le ammalate e le infermiere. Macerie e rovine seppellirono due suore, una scheggia trapassò un polmone di suor Giocondiana, suor Anna Pia fu colpita gravemente a un braccio che penzolava sanguinando; una terza suora fu lanciata violentemente contro il muro e fu quasi denudata. Le malate, terrorizzate, chiedevano il crocefisso da baciare, altre strappavano le medaglie dal petto delle suore e urlavano invocando aiuto. Era una scena tremenda. La polvere delle macerie, l'odore di zolfo e il gas delle bombe esplose toglievano il respiro e soffocavano tutte. [...] Il bombardamento durò circa mezz'ora. Cessato l'allarme, le suore degli altri rifugi si precipitarono in quello del terzo reparto che era stato colpito in pieno. Un cumulo di rovine impediva il passaggio. Da sotto le macerie si sentiva chiamare aiuto. [...] Arrivarono le autoambulanze con le barelle. [...] Dalle macerie furono estratte ventisette vittime: quattordici ammalate, quattro infermiere laiche e tre giovani suore."

Albarosa Ines Bassani, "Le suore della libertà", Gaspari 2020, pp. 62-63

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 92

Caramelle in fumo

Un'altra foto illustra i danni del bombardamento del 2 aprile 1944: a fianco della Basilica di San Felice esisteva una dolciaria specializzata in dolci: Zanon e Silvestrello era una fabbrica che produceva tantissimi tipi di caramelle.

Stagionalmente si dedicava alla produzione di marmellate. L'edificio venne colpito dalle bombe il 18 marzo e il 2 aprile 1944, con la distruzione completa delle materie prime e dell'attrezzatura.

Lo studio Sandrini immortalò lo stato degli interni della fabbrica, con dolci e confezioni rovinati dai calcinacci e dalle macerie.

Fortuna volle che la vicinissima Basilica e relativo campanile non venissero coinvolti nella distruzione.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 96

In quel raid notturno la RAF utilizzò ben 5 bombe "Blockbuster", probabilmente le bombe più potenti tra quelle convenzionali. In quella notte fortunatamente ne esplosero solo tre. A distanza di 50 anni ne venne ritrovata una nei pressi del Cimitero Maggiore.

"Durante alcuni lavori di scavo nell'area cimiteriale, fu rinvenuta una "Blockbuster" inesplosa. Nel corso del raid del 2 aprile 1944 furono lanciate 5 bombe di tale tipo. Il rapporto del 205° riportò l'esplosione di soltanto 3 di esse. Infatti una fu trovata inesplosa il mattino seguente la missione nei pressi di Monte Berico, l'altra è quella trovata nel camposanto. L'ordigno venne disinnescato dagli artificieri il 29.4.2001, previo lo sgombero dei cittadini (circa 70.000 persone) in raggio di 3 km dal luogo di rinvenimento della bomba."

Giuseppe Versolato, "Bombardamenti aerei degli alleati nel vicentino", Gino Rossato 2001, p. 108

Un esemplare della bomba “Blockbuster” si può osservare nel parco di Villa Guiccioli.

Tappa 4 Piazzale Bologna – incrocio Via Verdi



Per raggiungere la presente tappa, partendo dal piazzale della Basilica, si continua lungo **Corso San Felice**, si incontra la trafficata rotatoria di **Viale Milano**. Si è costeggiata l'area che durante la guerra era adibita a Foro Boario. Si continua dritti fino ad incrociare sulla destra **Via Napoli**. La si percorre tutta fino a **Via Battaglione Monte Berico**: a destra allo slargo si è in **Piazzale Bologna**. Occorre fermarsi all'incrocio con **Via Verdi**.

La stazione Ferrovie e Tranvie vicentine divelta

Nessun segno lascia intuire che si è nel luogo ove sorgeva la sede della Società che gestiva le tranvie Vicenza Bassano e Vicenza Noventa. Era uno dei luoghi più trafficati dell'epoca.

Molti autisti militavano tra le file dei partigiani: tanto materiale necessario alla Resistenza fu trasportato in collaborazione o con l'assenso degli addetti ai trasporti pubblici, molte persone usufruirono del loro aiuto.

“Si deve ricordare anche il validissimo e prezioso aiuto prestato dagli autisti della SITA e dei tramvieri e ferrovieri che, per evitare la cattura di sbandati e la deportazione di militari, con appositi segnali facevano fermare i convogli prima che raggiungessero le stazioni e i posti di blocco, facilitando così la fuga di numerose persone che trovavano momentaneo rifugio nelle campagne circostanti.”

Cenzon, Lazzaretto, Pozzato e Spinelli “Il Comando Provinciale Militare” in “La Resistenza vicentina”, Cierre - Istrevi 2025, pp. 815



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, “Obiettivo Vicenza”, Publigráfica 1995, p. 180

I bombardamenti non risparmiarono la Stazione e la foto non lascia dubbi. La foto venne scattata dopo il bombardamento del 28 febbraio 1945. Sullo sfondo si coglie il campanile di San Felice

Tappa 5 Viale Roma – incrocio Via Verdi



Per raggiungere la presente tappa, basta proseguire su **Via Verdi** fino in **Viale Roma**. Si sosta all'angolo, in vista della Stazione Ferroviaria.

La fine del Teatro Verdi

In questo luogo si trovava il Teatro Verdi.

Il 2 aprile 1944 fu una giornata terribile anche per i luoghi di spettacolo di Vicenza.

In pochi minuti vennero demoliti i due teatri più rinomati di Vicenza: il Verdi e l'Eretenio.

Il Teatro Verdi venne realizzato nel 1886 e in breve divenne il principale teatro cittadino, surclassando l'Eretenio e l'Olimpico.
Riedificato nel primo dopoguerra, arrivò ad avere una capienza di quasi 2300 posti.
Walter Stefani così lo ricorda.

“I giovani, oggi, non possono nemmeno immaginare che cosa rappresentasse quel teatro per i vicentini. Se l'Eretenio ricordava alle classi nobili e agiate il loro momento più esaltante, il luogo dei loro incontri culturali e mondani, il Verdi (acustica a parte) era stato in un primo tempo l'orgoglio dei socialisti e delle classi popolari; poi, il punto di ritrovo dell'intera città, anche se trovava ancora il modo di «suddividerla» a seconda delle rispettive condizioni economiche e di censo tra Platea, Barcacce, Palchi, Balconata, Galleria e Loggione, dove i meno abbienti dovevano fare la fila, magari di qualche ora, per guadagnare un posto centrale da cui poter «anche» vedere qualcosa, oltre che sentire.

Il fascismo l'aveva capito benissimo e dal febbraio del 1937, con la stagione lirica di carnevale, aveva istituito anche a Vicenza il «sabato teatrale», portando agli spettacoli gente come il sottoscritto - che non sarebbe mai approdata in platea o in balconata, con solo due lire.”



Walter Stefani, “1940-1945 il martirio di una città”, in “Vicenza e i suoi caduti 1848 - 1945” Amministrazione Comunale di Vicenza, Tipografia Editrice G. Rumor 1988, p. 328-330

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, “Obiettivo Vicenza”, Publigráfica 1995, p. 81

Tra i pochi ricordi del teatro sono rimaste alcune statue del cornicione, attualmente collocate nel giardino interno del teatro Olimpico.
Durante quel bombardamento vennero lanciate 170 bombe, quelle inesplose furono 16.

Quel che resta della Stazione

Dalla stessa posizione, girando lo sguardo a destra, alla fine dell'ampio viale si scorge la Stazione Ferroviaria.

Le carenze stradali facevano preferire ai tedeschi il trasporto ferroviario di quanto necessario per la guerra. E la ferrovia diventò uno degli obiettivi prediletti nei piani di bombardamenti.

La stazione, assieme alle Officine Ferroviarie, alle tre zone industriali, agli snodi con le tratte ferroviarie verso Arzignano-Chiampo, Marostica-Bassano, Thiene-Schio e Treviso, divenne uno dei bersagli più ricercati dai bombardieri alleati.

Il risultato fu che a fine guerra la stazione era irriconoscibile, con brandelli di murature e travature divelti in ogni dove.



La foto mostra la Stazione dopo il bombardamento del 4 gennaio 1945, nei pressi del fabbricato PP.TT., con un vagone quasi avvolto dai binari e dalle pensiline preesistenti.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 160

Tappa 6 Viale Dalmazia



Per raggiungere la presente tappa, basta attraversare **Viale Roma** e fermarsi all'inizio del viale alberato di Campo Marzo, in **Viale Dalmazia**.

I platani divelti

Da questo posto si coglie sia Viale Roma che il viale alberato di Via Dalmazia. Il 4 gennaio 1945 il viale venne di fatto distrutto.

Le foto emblematiche di quel momento mostravano i platani centenari piantati per l'arrivo dell'imperatore d'Austria Francesco I nel 1816, sradicati come fucelli, con le radici in aria e il fusto adagiato a terra.

Il ricordo è di Pellegrino Snichelotto.

"Ricordo quella sera all'imbrunire, che mi affacciai su Campo Marzo. Il tramonto si era acceso di fuoco e la scena che illuminava con i suoi raggi radenti, era apocalittica.

Buche, crateri di bombe, a centinaia, dal Moresco fino alla Stazione: un paesaggio "carsico". I bei platani stroncati: anche il "Platano Principe", orgoglio e vanto del Viale di Campo Marzo, che per abbracciarlo ce ne volevano cinque-sei, di noi ragazzi, me l'avevano ferito a morte. I pesanti, e tuttavia snelli ed artistici piloni delle lampade del Viale della Stazione, che portavano fuso il fascio e lo stemma della città; sradicati come fucelli e sparsi qua e là sui crateri, lungo quello che si poteva supporre fosse il viale."



Pellegrino Snichelotto, "Kukkasnea", La Versiliana 2003, p.48

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 164

Tappa 7 Viale Eretenio - posteggio



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Viale Dalmazia**, si passeggia lungo il viale alberato. A metà del viale diparte sulla sinistra una stradina che porta a **Viale Eretenio**. Camminando verso sinistra, si passa sotto i portici del Palazzo Civena, una delle prime opere del Palladio, proseguendo fino al **posteggio Eretenio**.

Un posteggio al posto del teatro

L'atmosfera di incompiuto che si coglie nell'osservare l'area del posteggio è legata alla distruzione dello storico teatro vicentino, non più ricostruito dopo l'abbattimento del 2 aprile 1944: una ferita ancora aperta della guerra.

Inaugurato il 15 luglio 1784, fu per lungo tempo il teatro di Vicenza.

Nel 1786 Goethe, dopo uno spettacolo d'opera e di balletti, lo descrisse come "moderatamente sfarzoso", "veramente bello" e "adatto proprio a una città".

Da tempo non versava in buone condizioni, tanto da determinarne la chiusura a metà degli anni '30 del Novecento.

In un altro Sentiero viene ricordato il suo uso temporaneo come luogo di detenzione degli ebrei catturati: alla fine vennero reclusi a Tonezza e finirono le loro peregrinazioni nei campi di sterminio.

Con il tetto completamente distrutto, rimanevano le vuote loggette, simbolo di una nobiltà vicentina in via di declino.

Tra gli abituali frequentatori dei due teatri c'erano Giuriolo, Neri Pozza e Barolini, nomi di spicco della Resistenza.



Foto da AA.VV. "Documentare Vicenza" Sovrintendenza Beni architettonici e paesaggistici Verona Rovigo Vicenza, Tipografia La Grafica 2014, p. 400

Tappa 8 Via Massimo D'Azeglio



Per raggiungere la presente tappa, partendo dal posteggio, si ritorna lungo **Viale Eretenio**, si tiene sulla sinistra Ponte Furo e si costeggia il fiume Retrone fino al ponte nei pressi della ferrovia. Girando a sinistra si sale la **Pontara Santa Libera** e con pazienza si supera il semaforo. Si sale per **Viale X giugno**, percorrendo poi la prima parte dei Portici, opera cara ai Vicentini che li ha visti pellegrini per secoli sotto le sue arcate. All'altezza del Cristo si attraversa la strada e girando a sinistra si percorre **Via Massimo D'Azeglio** fino alla balconata panoramica.

Partigiani tra le macerie

La vista sulla città è una delle più gettonate. Dall'alto si osserva a volo d'uccello la città, la pianura a nord fino alle propaggini settentrionali dei primi rilievi montuosi.

Anche questa zona fu pesantemente bombardata.

I caseggiati disastriati divennero rifugio di partigiani e di resistenti. Ecco il racconto di Dante Caneva, il vice di Giuriolo.

"Dopo il proclama di Alexander abbandonammo tutto. Trovai il primo rifugio in coppia con Mario Sommacal in Mure Pallamaio. I miei zii erano rimasti come custodi di Palazzo Anti della famiglia Veronese e la villa era disabitata perché i padroni erano sfollati. A duecento metri dalla stazione non era certo il luogo più salubre. [...]"

Parte dell'inverno la passai su al Cristo in quella casa a sinistra all'inizio di via San Bastiano all'imbocco della stradiciola che porta a villa Valmarana e alla Rotonda. Era disabitata perché quella zona aveva subito molti bombardamenti. Ci si adattava a qualsiasi luogo coperto dove amici e collaboratori ci segnalavano di andare.

Continuavamo nelle nostre attività di diffusione della stampa clandestina, di messaggi, di notizie. Mantenemmo sempre i collegamenti tra di noi."

Tappa 9 Stradella Valmarana – Villa Valmarana



Per raggiungere la presente tappa, partendo dalla balconata di **Via D'Azeglio**, al precedente incrocio si prende sulla sinistra **Via San Bastiano** che si percorre fino ad arrivare in **Via ai Nani** e costeggiando il muro sormontato dalle curiose statue dei nani si arriva all'ingresso di Villa Valmarana.

Gli affreschi dei Tiepolo a Villa Valmarana

In questa spalla dei Berici, in prossimità della città ma anche lontani quel che basta dalla stessa, la nobiltà vicentina volle realizzare alcuni dei capolavori di cui Vicenza si può fregiare. Tra questi Villa Valmarana ai Nani. In prossimità della villa, si può sbirciare tra le cancellate e cogliere la carpineta che contraddistingue il giardino settentrionale: la villa, la foresteria e il parco sono tutti da visitare.

All'interno si trovano gli affreschi dei Tiepolo, del padre Gianbattista e del figlio Giandomenico, in un tripudio di colori tra l'esaltazione dei miti e l'ascesa dell'illuminismo. La Villa della Rotonda è situata un po' più a sud.

Durante il terzo bombardamento di Vicenza, il 26 marzo 1944, alcuni spezzoni incendiari sfondarono il tetto e lesionarono in parte gli affreschi della Sala dell'Eneide di Villa Valmarana.

Fortunosamente non andarono persi gli affreschi: vennero prima strappati, poi restaurati e successivamente riposizionati nella posizione originale, ove ancora si possono osservare.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 48

Arte e campi trincerati

Proprio a fianco della foresteria, ove oggi si trova la biglietteria, passava il fossato anticarro realizzato all'interno del grande progetto del Vallo Veneto.

L'opera partiva dal Bacchiglione, risaliva il pendio e scendeva in valle del Silenzio.

In questo caso non era la Todt ad operare, ma l'altro braccio operativo delle opere accessorie necessarie alla macchina di guerra voluto da Hitler: il Sonderauftrag Pöhl. Quest'ultima, a differenza della Todt, reclutava gli addetti con il servizio obbligatorio del lavoro, l'odiata precettazione.

"I lavori per la fortificazione della città di Vicenza iniziano a settembre del 1944 e le prime opere compaiono nella periferia sud dell'abitato. Gli uomini e le donne, precettati a centinaia per i lavori di sterro, sono impegnati nella realizzazione di una complessa rete di camminamenti, di ripari, di trincee e di un ampio fosso anticarro largo 6 metri e profondo 4 che, appoggiandosi ai rilievi collinari sovrastanti la città, ha la funzione di tagliare eventuali avanzamenti nemici dai Colli Euganei."

I responsabili tedeschi del progetto dimostrano chiaramente che la loro unica preoccupazione è la collocazione delle strutture difensive nelle posizioni più efficaci, infatti le postazioni passano a poche decine di metri dalla villa "La Rotonda", il capolavoro dell'architetto Andrea Palladio, mentre il fosso anticarro addirittura lambisce la foresteria della Villa Valmarana "Ai nani". [...]

Il 20 ottobre 1944 il ministro Biggini invia un allarmato "Appunto per il Duce", nel quale illustra la situazione che si sta creando nella città berica: « Di recente le Autorità militari germaniche hanno fatto iniziare opere di fortificazione a mezzogiorno di Vicenza e precisamente nelle immediate vicinanze della Villa Valmarana, celebre per gli affreschi di Giovanni Battista e di Gian Domenico Tiepolo, e della Villa comunemente denominata la Rotonda, che è considerata il capolavoro del Palladio. Un grande trincerone anticarro passa rasente alla Foresteria della Valmarana tutta affrescata all'interno dal Gian Domenico Tiepolo; trinceramenti ed altre opere campali frangono ormai già la Rotonda; altre trincee e piazzole per l'artiglieria sono in costruzione tra l'una e l'altra villa.»

Paolo Savegnago, "Le organizzazioni Todt e Poll in provincia di Vicenza", Cierre - Istrevi 2012, pp. 103-105 vol. 1

La comunicazione continua con la richiesta al comando del Maresciallo Kesselring di spostare le fortificazioni o più a valle o più a monte, in modo da evitare che i due edifici si trovino lungo la linea di resistenza e quindi di battaglia.

Molti partigiani, soprattutto dopo la “pianurizzazione” determinata dall’avanzare della brutta stagione e dal Proclama Alexander, riuscirono a camuffarsi come dipendenti militarizzati.

Avere il documento di lavoratore era fondamentale per poter muoversi e passare i posti di blocco predisposti in ogni dove.

Ne è un esempio quello di Giorgio Salmazza, nome sotto cui si celava il Piccolo Maestro Berto Stella, del quale si scrive nel Sentiero Urbano della Libertà n° 5.



II

Il documento contraffatto era copia della tessera di riconoscimento che ogni lavoratore doveva avere. In questo caso per accedere alle officine incavernate di Costozza, ove nelle famose grotte vennero trasferite molte delle industrie fondamentali per il proseguo della guerra: tra queste la SARA, che si incontra in uno dei posti di osservazione successivi.

Foto Archivio Stella



Per raggiungere la presente tappa, partendo da Villa Valmarana, si deve scendere in pianura percorrendo **Via Tiepolo**. Si supera la ciclabile e si arriva alla statale. Si è in prossimità del Retrone, che poco dopo sfocia nel fiume Bacchiglione.

Meneghello spettatore del bombardamento in Riviera Berica - furto bici

Si sosta in prossimità del luogo ove venne scattata la foto: sono evidenti alcuni danni del bombardamento del 28 dicembre 1943, il secondo bombardamento che interessò Vicenza.

Si notino i binari divelti della “Vaca mora”, così era identificata la locomotrice della linea ferroviaria che portava a Noventa.

Quarantuno i morti: gli obiettivi erano lo Scalo ferroviario e le Officine ferroviarie. L’attacco era stato programmato per il giorno precedente, ma le avverse condizioni avevano fatto posticipare l’azione.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, “Obiettivo Vicenza”, Publigráfica 1995, p. 37

Il racconto del bombardamento esce dalla penna di Gigi Meneghello. Era in compagnia di Lelio Spanevello quando furono coinvolti nella pioggia di bombe.

“Si partiva con le allegre biciclette nuove, comprate a credito; si filava, ora verso nord, ora giù per la Riviera Berica, per andare diciamo a Noventa. C'era un allarme aereo a Vicenza, era verso mezzogiorno, e c'erano alti alti in aria sopra la città tanti aeroplanini di stagnola. Si era fatta una specie di lunga colonna di gente che scappava gaiamente in bicicletta chiacchierando e ridendo. Sotto Monte Berico cominciarono degli sbuffi di aria e di polvere lungo questa colonna, uno dietro l'altro in fila, nella stessa direzione in cui ci si stava muovendo, ma più veloci. Improvvisamente la strada pareva tutta smossa: davanti alla ruota delle nostre allegre biciclette c'erano delle buche spropositate, e gran mucchi di terra soffice, e tutto un ingombro di fagotti, anzi a un certo punto la strada non c'era più e così ci fermammo. Neanche la colonna della gente in bicicletta non c'era più; restavano banchi di aria polverosa, e qua e là sagome di persone sonnambulate.

Appoggiai la bicicletta al cancello di un villino (era periferia, e c'erano villini, col giardinetto davanti e il cancello), e lì c'era una ragazza che si era gettata per terra tra i due pilastri del cancello. Pensai che si fosse fatta male, e andai a tirarla su. Era una ragazza di campagna, ovviamente una servetta, formosa, attraente; avrà avuto sedici anni. Teneva gli occhi chiusi, e pareva come sbiancata in faccia; cominciai a parlarle tenendola in braccio, ma tutt'a un tratto con viva sorpresa mi accorsi che era morta. Doveva essere scoppiata, quegli scoppi interni che producevano le bombe; di fuori non si vedeva nulla. La bomba aveva fatto un craterino proprio davanti al cancello; sul labbro del craterino c'era un uomo vestito di scuro; aveva solo qualche piccola ferita, ma era scoppiato anche lui; non era morto però, stava solo morendo. Io mi misi a sbottonargli la giacca e il colletto, ma Lelio mi disse di lasciarlo morire in pace. Dalla bocca gli usciva una specie di panna montata color vaniglia.

Restammo lì a tirar su i morti e sbottonare i feriti per un bel pezzo. C'era un uomo che girava chiamando; sotto il braccio aveva un fagotto che era un bambino biondo, robusto, morto, con

la faccia simpatica, e i capelli lunghi, di quelli che si pettinano alla mascagna, arrovesciati all'ingiù. C'erano molti crateri e mucchi di terra; si scavava dove diceva la gente esterrefatta: veniva fuori una valigetta di fibra, e uno diceva: "È della mia bambina"; poi veniva fuori un piede di donna, con la sua scarpa, e un altro diceva: "È di mia moglie." Ognuno si riprendeva la sua roba, e quando l'avevano in mano non sapevano cosa farne.

Ogni tanto ripassavano stormi di aeroplani bassi; una parte della gente si spaventava, altri no. Quando i morti e feriti furono sistemati, ripartimmo; nel frattempo qualcuno mi aveva rubato la bicicletta. L'ingegno degli italiani non cedeva ai bombardamenti. Pensavo di rubarne una anch'io, ce n'erano parecchie abbandonate in giro: ma è antipatico rubare ai morti; così Lelio dovette portarmi a Noventa sul palo. Inoltre quelle dei morti erano scassate, e la mia era nuova."

Luigi Meneghello, "I Piccoli Maestri", Rizzoli 1976, pp. 49-50

1 su 100: la battaglia aerea sui Monti Berici

Fu un bombardamento nefasto anche per l'aeronautica americana. Già durante l'avvicinamento a Vicenza i bombardieri vennero intercettati dai caccia tedeschi.

La ricca testimonianza di Giorgio Giolo dà testimonianza di quei momenti drammatici.

"Era circa mezzogiorno e stavo salendo verso Arcugnano, bici alla mano e poggiato sul manubrio un piccolo sacco di farina per il pane, frutto di una lunga battuta della mattinata fra i vari mulini delle Valli di Fimon. [...] Un cupo rombo di motori d'aereo mi spinse ad alzare gli occhi al cielo per osservare da dove venivano. Guardando verso i Colli Berici, in direzione di Villabazana, vidi una formazione di aerei che avanzava verso la città. [...] "Forse sono diretti in Germania" pensai fra me. [...] Questa volta però, fatto inconsueto, sembrava che passassero sopra di noi. Subito mi resi conto di quello che stava accadendo, osservando il cielo notai che attorno ai bombardieri roteavano dei caccia che si portavano davanti al muso dei quadrimotori e poi sparavano. Vidi l'attimo in cui un caccia colpì uno dei bombardieri sull'ala destra che subito si infiammò lasciando una lunga scia di fumo. Fu questione di pochi secondi e l'aereo cominciò a roteare e perdere quota staccandosi dalla formazione. [...] Nel pomeriggio seppi che si era fracassato a Marola.

Nello stesso tempo vidi un altro aereo precipitare verso la zona delle Valli di Fimon. Guardai a destra e vidi due ombrelloni bianchi scendere dal cielo, erano aviatori che si erano lanciati mentre l'aereo scendeva a spirale e dava l'impressione che cadesse sopra di noi, ma la stessa sensazione, sicuramente, l'ebbe anche la gente di Pianezze, del Lago di Fimon e di Torri. Dal punto dove mi trovavo non fui in grado di osservare dove cadde l'aereo, ma negli stessi istanti vidi all'orizzonte un terzo bombardiere che cadeva in fiamme, oltre Villabazana: a sera si seppe che un quadrimotore era caduto nel Basso Vicentino, fra Barbarano e Noventa."

Giuseppe Versolato, "Bombardamenti aerei degli alleati nel Vicentino 1943-1945" Gino Rossato 2001, p. 58

In una decina di minuti i caccia nazisti abbatterono 6 bombardieri. I caccia tedeschi successivamente abbatterono altri 4 bombardieri. L'obiettivo non venne raggiunto e molte bombe vennero sganciate dai bombardieri in fiamme e caddero lungo il tratto finale del percorso di avvicinamento a Vicenza. Morti civili si ebbero addirittura a Bastia nei Colli Euganei.

Fu una delle più grandi battaglie aeree sul fronte del Mediterraneo.

Del centinaio di membri degli equipaggi abbattuti in quel giorno, uno solo riuscì a non farsi prendere dai fascisti o dai tedeschi: era il sergente operatore radio Leadingham. Il suo aereo si schiantò nei pressi di Barbarano.

“Quel che rimase dell'aereo fu portato via e venduto come rottame. [...] Leadingham toccò terra in un uliveto. [...] Una signorina gli diede rifugio a casa sua per la notte e il giorno dopo, attraverso i colli, lo condusse fino alla casa di alcuni parenti. Dopo i primi quattro giorni che era nascosto, l'aviatore ebbe dei problemi di infezione, in conseguenza di una scheggia che gli si era conficcata nella gamba. Fu portato a casa di un medico che parlava inglese, ma il dottore si rifiutò di curarlo perché aveva paura che la sua casa fosse sorvegliata dai tedeschi. Leadingham allora fu portato in casa di un'infermiera che abitava nei paraggi, che accettò di curarlo ed ospitarlo. Non appena l'aviatore fu in grado di reggersi, l'infermiera, non fidandosi più di trattenerlo nel posto per possibili delazioni ai tedeschi, concertò un piano (sicuramente congegnato con i partigiani locali) per farlo fuggire in Jugoslavia. Leadingham le dette tutto il denaro di cui disponeva affinché lei potesse acquistare degli abiti civili e i biglietti del treno. Il 20 gennaio 1944 lasciarono la casa e iniziarono insieme il lungo viaggio verso il confine e dopo varie peripezie giunsero a Fiume dove lei lo lasciò. Entrato in Jugoslavia senza essere stato scoperto, l'americano prese contatto con i partigiani e dopo un lungo ed avventuroso viaggio attraverso il paese occupato dai tedeschi, fu in grado di raggiungere l'Italia e rientrare al suo reparto. “Ringrazio Dio per avermela fatta incontrare e di aver reso possibile la mia fuga...” ricorderà Leadingham nelle sue memorie riferendosi alla coraggiosa infermiera.”

Giuseppe Versolato, *“Bombardamenti aerei degli alleati nel Vicentino 1943-1945”* Gino Rossato 2001, pp. 62-63

Rientrò al suo reparto il 7 aprile 1944.

Tappa 11 Borgo Berga - Piazzale Fraccon



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Via Tiepolo**, si prosegue lungo il marciapiede, raggiungendo lo svincolo per il Centro commerciale Direzionale di Borgo Berga, in zona Tribunale. Lo si supera fino ad arrivare in **Piazzale Fraccon**

Quel che era il Cotonificio Rossi

Dove ora si trova il Centro commerciale Direzionale di Borgo Berga, in quella che si può considerare un'isola tra due fiumi, fino a qualche decennio fa esisteva il Cotonificio Rossi.

Costruito in posizione strategica, tra i due fiumi, il grande stabilimento confinava con i binari ferroviari che correivano sui ponti sul Retrone e sul Bacchiglione e in prossimità degli svincoli ferroviari delle linee Vicenza-Padova, Vicenza-Schio e Vicenza-Treviso.

Questo determinò la sua distruzione. Il risultato del bombardamento del 26 marzo 1944 fu impressionante.



I tetti dei vari reparti crollarono, assicurando la vista di tutti i macchinari distrutti.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 73

14 maggio 1944: la città cambia volto

Domenica 14 maggio 1944 fu il giorno in cui la città cambiò volto.

“È domenica. Splende un sole tiepido e luminoso sopra una città semideserta perché molti (Vicenza conta allora 75.000 abitanti) sono sfollati; altri sono in armi sotto diverse bandiere; altri prigionieri in Germania, nel Kenya, alle Hawaii. O nascosti in montagna, ad alimentare il movimento partigiano.

Sul far del mezzogiorno s'ode, distintamente, un rombo lento, greve e possente: sono in arrivo i bombardieri pesanti, le temute «fortezze volanti» che dal loro ventre argenteo seminano terrore, rovine e lutti.

In città è ancora vivo il ricordo del bombardamento notturno del 2 aprile durante il quale anche molti edifici pubblici, compresi i teatri Eretenio e Verdi, sono stati distrutti.

Ma è ancor più presente il terribile e disastroso bombardamento su Treviso del 7 aprile, di quel «maledetto» venerdì santo che ha letteralmente distrutto il centro storico, mietendo qualche migliaio di vittime tra civili e militari.

E anche per questi motivi, non ultima la bella giornata festiva, che la città è fortunatamente semideserta. Comunque i bombardieri anglo-americani, quando sono sulla verticale del centro cittadino, scaricano un impressionante numero di bombe di grosso calibro, passando e ripassando a formazioni serrate.”

Walter Stefani, “1940-1945 il martirio di una città”, in “Vicenza e i suoi caduti 1848 - 1945” Amministrazione Comunale di Vicenza, Tipografia Editrice G. Rumor 1988, p. 334

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, “Obiettivo Vicenza”, Publigráfica 1995, p. 132



Tutto Borgo Berga venne devastato: erano montagne di macerie che, dal Cottonificio Rossi fino in Contra' Santa Caterina invadevano la strada.

I resti di uno dei capolavori del Palladio, l'Arco delle Scalette di Monte Berico, giacevano a terra.

Posto a sud del centro storico della città, l'arco venne progettato dal Palladio all'inizio del primo percorso di salita che i pellegrini utilizzavano per salire al quattrocentesco santuario della Madonna di Monte Berico: centonovantadue gradini per superare lo scosceso pendio.

Realizzato nel 1595, fu l'unico accesso alla chiesa per più di duecento anni, fino a metà del Settecento, quando vennero realizzati i portici ad opera di Francesco Muttoni.



Divenne impossibile il transito, tanto che per entrare a Vicenza occorreva fare il giro per San Pietro Intrigogna e Borgo Casale.

Il tunnel ferroviario entro cui correvano e corrono ancora i binari della linea che porta a Padova, con le diramazioni verso Schio e verso Treviso, era stato pesantemente danneggiato.

Nella foto il formicolio di operai addetti al ripristino testimonia i numerosi danni.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 129

Tappa 12 Viale Margherita - università



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Piazzale Fraccon**, si percorre **Viale Margherita**, superando il ponte sul Retrone e l'accesso a Via X Martiri. Si sosta nel piazzale dell'Università.

Motori per bombardieri: SARA

Nella città sempre più militarizzata, l'area compresa tra il Retrone e l'Università era un polo industriale di eccellenza: vi era insediata la S.A.R.A., Società Anonima Riparazione Aeronautiche.

Molte parti di aerei, soprattutto motori, vi venivano riparati. Fin da subito fu oggetto di attenzione da parte degli aerei degli alleati.

I tedeschi erano ben consci dell'importanza dell'industria, tanto che lo stabilimento venne spostato in galleria nelle grotte di Costozza.

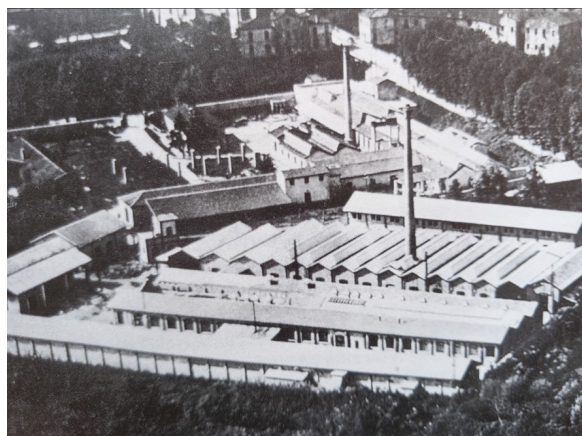


Foto da Giuseppe Versolato, "Bombardamenti aerei degli alleati nel vicentino", Gino Rossato 2001, p. 271

Le condizioni di lavoro all'interno della S.A.R.A. divennero via via sempre più difficili.

"Anche alle Officine S.A.R.A. (Società anonima Riparazioni aereonautiche) le condizioni erano molto pesanti: un orario di lavoro di 10-12 ore che potevano anche arrivare a 15 ore al giorno «senza distinzione dei giorni festivi, senza un momento di riposo per sbrigare le cose [...] personali, sotto la costante minaccia del licenziamento che comportava l'essere mandato a combattere [in] guerra»." Le S.A.R.A. avevano lo stabilimento a Vicenza, in via Regina Margherita, e la loro specializzazione era stata dapprima la costruzione delle parti di ricambio degli aerei, poi, con l'entrata in guerra, la revisione dei motori d'aereo, sia quelli italiani che, dopo l'8 settembre 1943, tedeschi. Si trattava di una azienda dalle dimensioni piuttosto importanti: circa 10.500 metri quadrati di cui 7.500 coperti, ma le condizioni di lavoro erano molto difficili: quelle «del personale addetto al reparto lavaggio, del nostro stabilimento, sono pietose! Donne e uomini, costretti a tenere le mani immerse, per dieci ore e mezza al giorno, in benzina mista al luridume che deposita il motore dopo decine di ore di funzionamento. [...] Da ottobre con la tessera non è possibile ottenere dieci grammi di sapone, la nostra direzione poi non si interessa perché venga assegnato quel poco necessario per non farci rassomigliare a dei porci! La ditta passa giornalmente mezzo litro di latte, ma cosa può fare mezzo litro di latte scremato della centrale nei confronti dei gas di benzina che, assorbiti per più di dieci ore al giorno, portano ad una lenta intossicazione del sangue? E di questo mezzo litro di latte, tante mamme si privano, e di nascosto lo portano a casa per offrirlo ai propri figli come alimento di lusso!"

Sonia Residori, "Una causa per cui combattere, la Resistenza nelle fabbriche venete e gli scioperi del marzo 1944 nel Vicentino", Ronzani 2025, pp. 21-22

Tappa 13 Ponte degli Angeli



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Viale Margherita**, occorre proseguire fino al ponte sul Bacchiglione, attraversare la strada e percorrere tutta **Via Giuriolo** che corre stretta tra due fiumi fino ad arrivare in **Piazza Matteotti**. Continuando per **Levè degli Angeli** si sosta al **Ponte degli Angeli**.

Torre dell'Osservatorio o Coxina - Teatro Olimpico

Il 14 maggio 1944 fu la data dell'incursione aerea che provocò la capitozzatura della Torre dell'Osservatorio e dell'Auditorium Canneti, completamente raso al suolo.

Fortuna volle che i fabbricati del Teatro Olimpico non venissero interessati dai danni.

Foto da AA.VV "Documentare Vicenza", Sovrintendenza Beni architettonici e paesaggistici Verona Rovigo Vicenza, Tipografia La Grafica 2014, p. 343



Dal 14 maggio si interruppero i bombardamenti.

"I notevoli danni causati alla popolazione ed al patrimonio artistico della città, dovuti alla scarsa precisione dei bombardamenti, vennero fatti presente ai comandi alleati dai responsabili del C.L.N. di Vicenza.

Il messaggio venne recepito e per i sei mesi successivi si registrarono solo mitragliamenti e qualche isolato bombardamento da parte di caccia bombardieri. Gli alleati tuttavia avevano posto la condizione che la Resistenza si sarebbe impegnata a sabotare la stazione e l'aeroporto. Questo avvenne solo marginalmente nel semestre, pertanto a Novembre 1944, in vista dell'offensiva finale, gli alleati ripresero i bombardamenti. [...]

La sospensione viene accordata al patto che le formazioni partigiane intensifichino le loro azioni di sabotaggio, «specialmente dei nodi ferroviari». E questo costerà altre vittime, in una guerra fratricida, senza quartiere. Il reclutamento dei «guardiafili»; la precettazione forzata per le «fosse anticarro»; le delazioni e le torture; le rappresaglie e i rastrellamenti; le forche e le fucilazioni. Sarà questo, il vero volto della guerra!"

Walter Stefani "1940-1945 il martirio di una città" in "Vicenza e i suoi caduti 1848 - 1945" Amministrazione Comunale di Vicenza – Tipografia Editrice G. Rumor 1988 p. 340

Tappa 14 Piazza Matteotti – Palazzo Chiericati



Per raggiungere la presente tappa, basta ritornare in **Piazza Matteotti**, seguendo **Levè degli Angeli**. Si sosta in prossimità dei portici del Palazzo Chiericati.

Il Museo trasformato in rifugio

Una foto simbolo di quei tempi: sotto l'arioso porticato di Palazzo Chiericati si coglie l'attuale ingresso al museo.

Osservando con attenzione la foto si nota il cartello "Al Rifugio": era uno dei tanti in città, quello del museo era particolarmente apprezzato in quanto ritenuto uno dei più solidi.

La vita in rifugio è stata ricordata in un testo di Anna Tonello.

"Il mio piccolo mondo, l'ambiente del mio vivere quotidiano, era concentrato nella centrale Piazzetta Matteotti: lì vicino abitava la mia famiglia e lì intorno si sono realizzati i miei giochi di bambina e più tardi i primi approcci con i compagni [...].

Durante la guerra però il tempo passato al rifugio era quello predominante. Quando suonavano le sirene noi del posto ci precipitavamo a Palazzo Chiericati il quale, oltre a essere molto vicino, ci dava un'impressione di grande solidità. Si scendeva al sotterraneo percorrendo una angusta scala a chiocciola che diventava pericolosa quando, nella calca, quelli ancora all'esterno premevano per mettersi al riparo. [...]

A ogni botto che si avvertiva si cercava di capire dove fosse caduta la bomba e quando si sentivano le fondamenta vibrare e scuotersi si diceva "ostrega, questa la xe cascà proprio qua visin". Lo sguardo andava verso le bocche di lupo che consentivano un ricambio di aria e in caso di necessità avrebbero dovuto fungere da uscita di sicurezza."



Anna Tonello, "Fino a guerra finita", La Serenissima 2012, p.1

Foto da AA.VV "Documentare Vicenza" Sovrintendenza Beni architettonici e paesaggistici Verona Rovigo Vicenza, Tipografia La Grafica 2014, p. 355

Si deve ancora a Walter Stefani la seguente memoria.

"Lino Pretato, trasterverino purosangue, mi raccontava che durante il bombardamento che colpì l'Istituto musicale Canneti, sgretolando anche il vicino torrione dell'Accademia, si trovava in rifugio sotto i dormitori economici allora a palazzo Regaù, poco distante. La botta mortale che colpì e danneggiò gravemente la vecchia torre dell'Osservatorio, fece istintivamente urlare di terrore e di disperazione quanti erano con lui, perché pensavano di essere stati centrati in pieno dalle bombe. Nello stesso istante mancò pure la luce, poi subentrò un gelido silenzio che venne rotto soltanto da una voce che s'alzò, argentea e fermissima. Era un fanciullo che intonava l'«Angelo di Dio...», al quale si unirono mentalmente tutti i presenti.

Anch'io ero poco distante da quel luogo, trovandomi [...] sotto palazzo Chiericati, rifugio «di fiducia» della mia famiglia e di quanti abitavano a San Faustino, piazza Matteotti e contra' Barche. Ricordo come fosse oggi quella «botta» raccontata dal Pretato: resterà incancellabile nella mia mente per il terribile fragore metallico.

Poiché anche noi credevamo che le bombe avessero colpito il soprastante Museo Civico, a causa dei calcinacci che ci erano caduti addosso, il maestro di ballo Lovato e il poeta Giuriato mi dissero: «Lei che è giovane, vada a vedere se siamo stati colpiti, se si può arrivare all'uscita di sicurezza verso il giardino interno: non vogliamo fare la fine del topo e rimanere sepolti vivi»."

Un termine nuovo: gli sfollati

Il ricordo di Stefani continua nell'indicare uno dei pochi segni rimasti del bombardamento: posizionandosi nei pressi dell'aiuola del monumento a Lampertico e osservando il cornicione del Palazzo Chiericati, è evidente la mancanza di una delle statue (o anfore) della sommità del palazzo, caduta in quei momenti e mai più rimpiazzata.

Il vocabolario in guerra si arricchì di un nuovo termine: "sfollato".

"All'indomani di ogni bombardamento sulla città, ecco rinnovarsi la corsa in campagna alla ricerca di un posto dove poter «sfollare» con la famiglia: altro vocabolo alla moda, in quel terribile anno 1944. [...]

Credo che nessuna località del circondario vicentino sia sfuggita all'esodo degli sfollati», i quali si trasferivano giornalmente con la fida bicicletta munita dell'immancabile "portapacchi": destinazione Casale, Bertesina, Bertesinella, Settecă, Sarmego, Ospedaletto, Anconetta, Polegge, Povolaro, Cavazzale, Longa, Schiavon, Sandrigo, Maddalene, Costabissara, Biron, Monteviale, Creazzo, Ponte Alto, Montebello, Lonigo, Brendola, Arcugnano, Lapis, Fimon, Zovencedo, San Gottardo, ecc.

Dove non c'era la «Vaca Mora», si poteva usufruire della «Ferrovia de carton», come in tono scherzoso (ma anche dispregiativo) veniva chiamata la «Freccia dell'Agno» che portava verso Valdagno-Recoaro e Arzignano-Chiampo, con il rituale «scambio» a Montebelluno-San Vitale.

E così, altre esperienze; il vettovagliamento da e per la città. Le conoscenze durante i viaggi in treno; le fermate improvvise con fuga nei campi a causa dei mitragliamenti dei cacciabombardieri (frequenti durante le mattinate di sole); le spinte manuali dei passeggeri alla «Vaca Mora», per farle superare l'erta di Borgo Berga, o quella più mite di Col di Roga.

Poi, le giornate festive in campagna, con la messa domenicale in paese. Dove gli «sfollati» avrebbero fatto la conoscenza di un'usanza «rusticana» che ancora prevedeva «uomini davanti» e «donne dietro». Così si dovevano dividere anche marito e moglie, oltre a doversi «sorbire» la predica del parroco del luogo che tuonava dal pulpito contro i «folati, che portano scandalo in paese», contro i loro comportamenti e le loro abitudini da «zitadini».

Ma questo era il male minore da sopportare, pur di trascorrere alcune ore in pace, lontani dall'assillante pensiero de: «I xe qua...».

Non mancava anche il buonumore, ed erano domeniche serene quelle vissute in lieta armonia da gente che, prima d'allora, non s'era nemmeno mai salutata, pur conoscendosi almeno di vista da anni. Partite a carte e a bocce; gare di calcio: memorabili quelle giocate a Nanto dai calciatori del «Venezia serie A» (ospiti del marchese Antonio Roi, a Montebelluno) contro i tifosi «sfollati» e «villici» del Basso Vicentino.

Le tenzoni finivano poi, quasi sempre, a Villaganzerla. Ai «Tre Scalini» a suon di uova sode, vino, formaggio e se c'era - qualche pezzetto di pan biscotto. [...]

Al lunedì, erano in molti ad arrivare a Venezia con la valigia (o il portapacchi) piena di piselli freschi, di fagioli, di ciliegie e altro, da spartire con coloro che erano rimasti in città; quasi un «mercato nero» all'acqua di rose.

C'era comunque la corsa al burro, al sale, alla carne, e le nostre povere massaie avevano il loro bel daffare a mettere insieme pranzo e cena dovendo fare i conti, anche in ordine di

tempo, con i frequenti allarmi aerei che provocavano spostamenti d'orario nelle abitudini mangerecce dei nostri concittadini.”

“Venezia e i suoi caduti 1848 - 1945” Amministrazione Comunale di Venezia – Tipografia Editrice G. Rumor 1988, pp. 360-363

Tappa 15 | Corso Palladio - salita



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Piazza Matteotti**, si inizia in leggera salita a percorrere **Corso Palladio**.

Altri bombardamenti: guerra di Spagna

In Corso Palladio, nei pressi del Cinema Odeon, murata in alto compare la targa in ricordo del pilota Enrico Schievano.

Era pilota dell'Aviazione Regia e partì volontario a fianco delle truppe franchiste nella Guerra di Spagna, supportata dalle truppe inviate da Mussolini e da Hitler.

Aveva studiato all'Istituto Tecnico Rossi ed era un frequentatore del Circolo di S. Stefano. Il Circolo era piccolo gruppo di giovani gravitanti attorno all'Azione Cattolica, che tanto ha dato alla Resistenza.

Schievano venne abbattuto durante una battaglia aerea il 26 agosto 1937: probabilmente non era fascista, ma la passione del volo superò forse altri ideali.

Fu insignito della Medaglia d'oro al valor militare con Regio Decreto del 4 aprile 1938.

L'aviazione fascista quattro mesi prima della sua morte aveva partecipato al primo bombardamento “moderno” della storia, quello su Guernica.

Il 26 aprile 1937 i caccia bombardieri tedeschi della Legione Condor e quelli italiani dell'Aviazione Legionaria in tre ore distrussero la città, causando centinaia di morti.



Oggi in Spagna, domani in Italia: Ferrer Visentini

Testimone di quella guerra fu Ferrer Visentini, dirigente del PCI e politico presente a Venezia da metà degli anni '50. Fu consigliere comunale tra il 1964 e il 1970. Figlio di Ulderigo, calzolaio, uno dei fondatori del Partito Comunista di Trieste, pestato e ucciso dai fascisti nel 1922, Ferrer venne condannato giovanissimo al carcere e in seguito al confino per le sue attività antifasciste. Partì volontario e combatté nella Brigata internazionale contro le truppe del dittatore Franco, che come alleati poteva contare su Mussolini ed Hitler.

Ecco il suo ricordo.

“In Spagna c'era già la rivoluzione. Bisognava difendere quella rivoluzione che attraverso il "pronunciamento" aveva scatenato la risposta delle masse popolari. Questo è il dramma: che se nella Spagna dopo i primi due o tre giorni dopo il "pronunciamento", quando i due campi si delineano, non ci fosse stato l'intervento dell'aviazione italiana, dell'aviazione tedesca, il

vettovagliamento forte di materiale bellico e di uomini (sono stati 84.000 gli italiani mandati dai fascisti, più di 100.000 quelli mandati dai tedeschi), e se i conti si fossero lasciati fare tra gli spagnoli avendo Barcellona, Madrid, Valencia, tutte le grandi città, avrebbe vinto la Repubblica. Se la Spagna, se la Repubblica fosse stata riconosciuta come governo legale, come lo era, perché aveva vinto il Fronte popolare le elezioni di febbraio, e se la Francia avesse dato le armi, pagandole perché la Repubblica poteva pagarle ... “

Annalisa Todaro, “Ferrer Visentini, un antifascista racconta”, Cluep 2002, p. 41

Tappa 16 **Contra’ Santa Barbara**



Per raggiungere la presente tappa, continuando lungo **Corso Palladio** sulla sinistra si imbecca **Contra’ Santa Barbara**.

Occorre seguirla per qualche decina di metri.

Rifugi antiaere

Sul pilastro di un portone all’altezza del civico n° 19 si nota la scritta R P. 286, con una freccia sbiadita, puntata verso il basso.

Alle spalle, sull’abitato di fronte, si nota un’altra scritta scolorata ma inconfondibile. Lì si trovava un altro rifugio antiaereo.

Si tratta delle poche indicazioni rimaste della segnaletica predisposta in città ad indicare la presenza di un rifugio antiaereo.

I bombardamenti che interessarono Vicenza furono molteplici e distruttivi e la ricerca di un rifugio chiaramente identificabile e al quale accedere

celermente fu uno dei pensieri di quanti si trovavano in prossimità e degli abitanti che rimasero in città e non sfollarono nei dintorni.

I rifugi antiaerei vennero realizzati in quantità, spesso alloggiati nelle cantine dei palazzi più importanti della città.



Tappa 17 **Corso Palladio – Chiesa San Gaetano**



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Contra’ Santa Barbara**, si ritorna sui propri passi fino ad arrivare in **Corso Palladio**.

Rovine della Chiesa San Gaetano e Ca’ d’Oro

Il trekking prosegue lungo Corso Palladio, allora denominato Corso Ettore Muti: segue un piccolo reportage degli effetti dei bombardamenti lungo l’asse viario principale di Vicenza.

Dinnanzi si osserva la Chiesa di San Gaetano, con la sua facciata esaltata dai gradini di accesso.

La prima pietra fu posata nel 1721. In nove anni il progetto di Girolamo Frigimelica venne portato a termine.

Con il bombardamento del 14 maggio 1944 tutto il patrimonio pittorico venne perso.

La foto ripresa dall'interno mostra lo sfondamento del tetto, permettendo la vista del campanile.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Venezia", Publigráfica 1995, p. 112



Proseguendo per il centro si incontra il palazzo denominato Ca' d'Oro. Durante lo stesso bombardamento venne pesantemente danneggiata.

“È fuori d'ogni dubbio che il massimo splendore politico, economico e culturale, raggiunto nel Cinquecento da Venezia proprio grazie a questa sua volontaria dedizione, abbia prodotto un importante sviluppo urbanistico e il concretizzarsi del pensiero architettonico di Andrea Palladio, che ha caratterizzato fortemente l'immagine della città nelle sue forme definitive che oggi ci pervengono. Ricorre l'opinione che l'imponente dimora sita in corso Palladio e denominata Ca' d'Oro, tra le case vicentine, sia quella che meglio rappresenta la fedeltà della città a Venezia. Edificata nel XIV secolo dai Caldogno, fu trasferita nel 1477 ai Dal Toso, nel 1546 ai Franceschini e nel 1667 alla famiglia da Schio che tuttora ne è proprietaria. La prestigiosa facciata quattrocentesca ripropone, seppur con semplificazioni e modifiche, spunti presi dallo schema compositivo e formale della più splendida e famosa Ca' d'Oro, che, prospettante sul Canal Grande, costituiva, tra gli altri coevi palazzi veneziani caratterizzati dalla ricchezza e dalla raffinatezza delle facciate a trafori, la più insigne testimonianza dello stile fiorito, tipico e inconfondibile di quella città.”



3. La Ca' d'Oro dopo il bombardamento del 14 maggio 1944 (Archivio da Schio, Venezia).



4. La facciata della Ca' d'Oro dopo i restauri degli anni novanta del secolo scorso (Archivio Piero Morseletto, Venezia).

AA.VV. "Documentare Venezia" Sovrintendenza Beni architettonici e paesaggistici Verona Rovigo Venezia, Tipografia La Grafica 2014, pp. 24-26

Foto da AA.VV. "Documentare Venezia" Sovrintendenza Beni architettonici e paesaggistici Verona Rovigo Venezia, Tipografia La Grafica 2014, p. 27

Il confronto favorito dalle due foto prese dalla stessa posizione evidenzia i danni provocati ai due piani superiori del palazzo, uno copia dell'altro.

Macerie in Contra' del Monte

Proseguendo per un centinaio di metri, sino all'incrocio con Via Porti – Via del Monte, appena superato l'incrocio, occorre girarsi per osservare il percorso appena effettuato.

La foto illustra la casa d'angolo di Via del Monte (ora sede di un istituto bancario) completamente demolita.

I fili di alimentazione del filobus penzoloni, le macerie a terra, le travature affastellate l'una sull'altra evidenziano gli effetti del bombardamento del 14 maggio 1944.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 122



Sandrini, il fotografo

Bisogna camminare fin sotto i primi portici a sinistra: vi si trovava lo studio Sandrini, il fotografo che ha immortalato gli effetti dei bombardamenti, in questo caso del 18 marzo 1945.

Il fronte era ancora sulla Linea Gotica, a Vicenza fervevano i lavori lungo il Vallo Veneto. La guerra sarebbe finita due mesi dopo.

Nella foto compare l'autore di gran parte degli scatti su Vicenza durante la Guerra di Liberazione, sconsolato davanti alle distruzioni del bombardamento che aveva danneggiato anche il suo laboratorio.

Lo Studio Sandrini aveva sede all'inizio del lungo porticato che conduce al Municipio. Nello stesso bombardamento anche il Municipio venne danneggiato.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 250

Tappa 18 Corso Palladio – Palazzo municipale



Per raggiungere la presente tappa, necessita proseguire per qualche decina di metri, stando sotto il porticato di accesso al Municipio.

Palazzo Trissino Baston, il municipio a fuoco

Capolavoro architettonico di Vincenzo Scamozzi, dal 1901 sede del Governo cittadino, venne costruito per volere di Galeazzo Trissino tra il 1588 e il 1590.

La sua storia risente degli interventi di Antonio Pizzocaro nel 1661, di Francesco Muttoni nel 1727 e di Ottone Calderari nel 1763. Nel 1851 il ramo Trissino Baston si estingueva, il palazzo passava ai Da Porto.



Nell'entrata si trovano murate due lapidi in ricordo delle medaglie d'oro concesse alla città per la difesa di Vicenza del 1848 e per la Resistenza al nazifascismo del 1945.

Il 18 marzo 1945 il palazzo venne scoperchiato.

Restano le foto di Sala Stucchi con le macerie sul pavimento e priva di soffitto e di tetto: nella sala più grande e prestigiosa del Municipio, vennero distrutti gli affreschi e gli stucchi che caratterizzavano il salone.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 214

Tappa 19 Piazza dei Signori



Per raggiungere la presente tappa, partendo dal Palazzo Trissino, poco più avanti si abbandona **Corso Palladio** e a sinistra si percorre **Via Cavour**, fino ad arrivare in **Piazza dei Signori**.

Basilica senza carena e senza campana

Una delle foto simbolo della guerra a Vicenza: la caduta della carena della Basilica Palladiana, il 18 marzo 1945.

Le sorti della guerra non erano ancora definite. I tedeschi reggevano l'urto degli Alleati sulla Linea Gotica resistendo fino ai primi di aprile.

Il bombardamento delle vie di comunicazione era ormai quotidiani, con l'obiettivo di non far arrivare materiale ai tedeschi al fronte.

I risultati a Vicenza furono deleteri, una delle vittime eccellenti fu la Basilica Palladiana, simbolo di Vicenza.

La testimonianza di Walter Stefani delinea in pochi cenni il dramma della città a due mesi dalla liberazione.



“Vivere nei centri abitati diventa sempre più pericoloso, e non dà certo conforto il sapere che «il PFR ha espulso per indegnità una quindicina di fascisti». Piazza dei Signori sembra un campo di battaglia, con grosse buche che l'hanno sconvolta per l'intera sua lunghezza in maniera impressionante. Al vecchio Leone di San Marco, sulla colonna, sono sparite le ali e la coda. Sulla facciata del Monte, gli affreschi del Bruschi sono orribilmente sbrecciati. Alcune colonne della Basilica portano vistosi i segni della violenza (e delle dimensioni) delle schegge, volate in ogni direzione. La sommità del salone della Basilica, senza più carena, sembra il muro di cinta di un penitenziario. Anche la torre Bissara è monca; e da quella terribile notte penderà visibilmente verso nord, a ricordare ai posteri la fine di un'epoca. La «Nona» è a pezzi, ai suoi piedi.”

“Vicenza e i suoi caduti 1848 - 1945” Amministrazione Comunale di Vicenza, Tipografia Editrice G. Rumor 1988, pp. 376-378

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 199

L'inclinazione della Torre Bissara perpetua il ricordo di quel bombardamento. Dovrebbe servire da monito.



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Piazza dei Signori**, si prosegue dritti in direzione della statua di Palladio: all'angolo della Basilica, di fronte si apre **Via Muscaria** e percorrendola si arriva in **Contra' Garibaldi**. Si sosta in vista della **Piazza Duomo**, fermandosi sotto il campanile del Duomo, che si erge staccato da essa dall'altra parte della strada.

Il Palazzo Vescovile e il Museo Diocesano fanno da sfondo.

Bombe sul Duomo

Era il 14 maggio 1944, quando 150 bombardieri della 15ª USAAF, sganciarono oltre 1000 bombe nel tentativo di distruggere la stazione ferroviaria. Fu uno dei peggiori bombardamenti su Vicenza, coinvolgendo anche il Duomo. Tante bombe colpirono la città, causando notevoli danni all'abitato e al patrimonio artistico.

Oltre 50 i morti.

La Cattedrale della diocesi di Vicenza è intitolata a Santa Maria Annunciata: notevoli gli interventi di Palladio, che ne realizzò la cupola e l'ingresso settentrionale.

Uno sguardo veloce all'interno può far percepire i risultati del terribile bombardamento, con il crollo della cupola e della navata. Anche la facciata e parte delle cappelle laterali vennero danneggiate. Gli affreschi interni andarono perduti.

L'abside, con al centro l'altare maggiore, venne parzialmente interessato dalla distruzione.

Interessanti molte cappelle laterali realizzate per la nobiltà locale: da sottolineare nella Cappella dei Santi Giacomo e Antonio Abate il polittico di Lorenzo Veneziano: *Dormitio Virginis*, del 1366.



Nella stessa circostanza anche il Palazzo Vescovile venne coinvolto dal bombardamento.

“Su Vicenza si abatteranno due ondate distruttive di bombardamenti aerei in mesi successivi: una prima ondata nel gennaio 1944 che devastò una larga parte della città e colpì anche la cattedrale.

Questa incursione aerea devastò profondamente il palazzo vescovile. Il 18 marzo 1945 una nuova ondata di bombardamenti aerei cancellò quasi completamente il palazzo, risparmiando miracolosamente la "Loggetta del cardinale Zeno" del 1494 e l'ala nord (dei secoli XV e XVI), capolavoro assoluto del Rinascimento italiano. Tutta l'ala ad est, con il portico del cardinale Ridolfi (1503), e l'ala sud furono completamente sbriciolate, cancellando una storia millenaria che progressivamente si era sedimentata su quell'edificio.



AA.VV. "Documentare Vicenza", Sovrintendenza Beni architettonici e paesaggistici Verona Rovigo Vicenza, Tipografia La Grafica 2014, p. 17

Foto da AA.VV. "Documentare Vicenza", Sovrintendenza Beni architettonici e paesaggistici Verona Rovigo Vicenza, Tipografia La Grafica 2014, p. 204 e 214

Tappa 21 Contra' del Garofolino



Per raggiungere la presente tappa, partendo nei pressi del Duomo, si prende **Via Cesare Battisti**; superato il Corso Palladio, si continua su **Corso Fogazzaro**. Dopo poche decine di metri sulla sinistra, di fronte al palazzo Valmarana, si nota una stradina: **Stradella del Garofolino**. Stretta tra le costruzioni, la si percorre fino ad una piazzetta, davanti al Liceo Pigafetta

28 febbraio 45, addio al "Garofolin"

Vi sorgeva fino al 28 febbraio del 1945 l'antica osteria del "Garofolin".
La sua distruzione venne raccontata in diretta da Walter Stefani.

"Sono circa le 14,50 e la sirena lancia i sibili dell'allarme aereo «leggero»; quello cioè che segnala l'arrivo di caccia-bombardieri e che accompagna, ormai da molti mesi, le inquietanti giornate dei vicentini.

La gente non si preoccupa più di tanto; ormai ci ha fatto l'abitudine, e sa che in questo caso gli aerei attaccano prevalentemente treni e mezzi in movimento. Ma dopo solo tre battute, l'annuncio diffuso dalla sirena viene trasformato in quello di allarme aereo da bombardamento «pesante», detto anche «grande allarme.

Lo ricordo benissimo perché in quel momento stavo transitando in bicicletta davanti alla Banca Nazionale del Lavoro, sui Corso. [...]

Penso di rifugiarmi nella vicina trattoria «Al Garofolino», addossata al vecchio torrione dei Loschi: vi ero entrato proprio una mezz'ora prima, a bere un bicchiere. Ma poiché a quell'ora il locale è chiuso [...], proseguo. È la mia salvezza: non faccio in tempo ad arrivare all'angolo di contra' Porti che un fragore terribile s'ode all'improvviso. [...] M'affaccio all'angolo di contra' Riale e noto, sul fondo, un gran nuvolone di polvere biancastra che lentamente sta invadendo l'intera contrada."



"Vicenza e i suoi caduti 1848 – 1945", Amministrazione Comunale di Vicenza, Tipografia Editrice G. Rumor 1988, p. 364

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 193

In quella occasione trovarono la morte il gestore e alcuni famigliari.

Tappa 22 Contra' Ponte Novo - capitello



Per raggiungere la presente tappa, partendo dal Liceo Pigafetta, si percorre **Contra' Cordenons** arrivando in **Piazza San Lorenzo**. A lato della Chiesa si cammina lungamente per **Corso Fogazzaro** in direzione di Porta Santa Croce. All'incrocio con **Via Beccariette**, la si segue a destra e si prosegue per **Contrà Mura Carmini**. Si assapora il camminare in altri tempi.

Si arriva in prossimità del **Ponte Novo**. Si attraversa il ponte metallico con bella vista sul Bacchiglione. La struttura moderna cela tutte le traversie del ponte che più volte venne demolito dalla furia delle acque del Bacchiglione.

“Per grazia ricevuta” 14 maggio 1944

Appena passato il ponte, inglobato nella recinzione, si trova un'edicola religiosa: nella nicchia è presente un affresco dedicata alla Madonna.

Sul basamento, sono incastonate delle piccole lapidi.

Tra queste si trova un ex voto che, oltre all'invocazione alla Madonna, porta incisa la data del 14 maggio 1944: quel giorno la città cambiò volto.

Attorno a mezzogiorno durante un'incursione di 150 bombardieri, vennero sganciate oltre 1000 bombe con obiettivo la stazione e i siti produttivi.

Ma molte bombe caddero sulla città, provocando considerevoli danni al patrimonio artistico e causando una cinquantina di vittime civili.

Fra gli altri vennero distrutti la Cattedrale, il Vescovado, Chiesa di San Gaetano, il palazzo Ca' d'Oro, la zona del Ponte degli Angeli, l'Arco delle Scalette e tutto Borgo Berga, rendendo impossibile il transito in zona tanto che chi doveva entrare in città doveva fare un largo giro per San Pietro Intrigogna.

Vennero demoliti gli stabilimenti delle fonderie Valbruna, del lanificio Rossi, della Montecatini, della Zambon.

Furono devastati la ferrovia e il Campo Marzio, trasformandolo in un cimitero di platani divelti.

La foto fu scattata in quel giorno proprio dal posto ove ci si trova: con un po' di attenzione si può confrontare la situazione di allora con l'attuale. Contra' Borghetto si trasformò in un ammasso di macerie.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, “Obiettivo Vicenza”, Publigráfica 1995, p. 131

Tappa 23 Via D'Alviano – incrocio Via Bacchiglione



Per raggiungere la presente tappa, al termine del ponte si prende a sinistra **Via Bacchiglione**: bella vista sul Bacchiglione e sul quartiere del Borghetto. Si sosta una volta arrivati in **Viale D'Alviano**.

Natale 1943 sotto le prime bombe

Tutta la zona fino al Quartiere San Francesco e all'Ospedale fu duramente colpita dall'inaspettato bombardamento del Natale 1943: il primo bombardamento della città.



La giornata che doveva essere gioiosa si trasformò in dramma: spaventose le foto scattate da Sandrini.

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 23

In quel Natale, lungo Viale D'Alviano vennero colpite case, fabbriche e venne disastrosa la sede ferroviaria della "Vaca mora", la linea ferroviaria che da Vicenza portava a Marostica e a Bassano. A sud i binari proseguivano fino a Noventa e a Pojana.

La storica tranvia, che risultò fondamentale nello sviluppo dell'intera provincia, venne dismessa nel 1961.

L'azione delle bombe causò notevoli danni, che si possono intuire dal numero degli operai addetti alle riparazioni.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 20

Dal punto di sosta venne ripresa anche la foto sottostante: in quella mattina venne abbattuta l'officina e l'abitazione dell'officina Meggiolan, situate all'altro lato del viale. Si nota la triste presenza del carro funebre.

La descrizione della giornata è di Walter Stefani.

"E mentre la gente deve fare il giro al largo (corso Fogazzaro viene subito sbarrato all'altezza del Pozzo Rosso con cavalletti, onde consentire l'opera di soccorso) per recarsi alla messa più seguita a quei tempi, quella delle 11 e mezza a San Lorenzo, viene dato nuovamente il segnale d'allarme aereo. Questa volta è un fuggi-fuggi generale; anche



se, adesso, non si sentono rumori di aerei. La paura del bombardamento appena subito tiene ferma, inchiodata la gente nei rifugi allestiti in città un po' dovunque.[...]

Devono trascorrere un paio d'ore prima che la sirena annunzi il «cessato» e tutti possano far ritorno a casa, per consumare un po' del pranzo natalizio. [...] Intanto, al ritorno, si scopre che tutto il menù è diventato freddo [...].

Ha quindi il sopravvento la curiosità di andare a vedere dove sono cadute le bombe, ed i danni che esse hanno provocato.

Così anche il pranzo natalizio passa in seconda linea e la gente esce nuovamente di casa, arrivando a formare subito una colonna ininterrotta di persone che si snoda da corso Fogazzaro per contra' Riale e ponte Pusterla, per recarsi vicino all'osteria «Alle Tre Bale» dei Giacomini dove sono cadute altre bombe. Poi, proseguendo (sempre a piedi) per porta San Bortolo e viale d'Alviano, si osserva una fabbrica per la lavorazione del ferro (Pozzan & Meggiolan), praticamente abbattuta.

La processione dei curiosi prosegue poi per viale Mazzini e Corso San Felice fino alle case dei Ferrovieri, transitando per la «passerella», a vedere l'aereo abbattuto e conficcato per qualche metro dentro terra.”

Walter Stefani, “1940-1945 il martirio di una città”, in “Venezia e i suoi caduti 1848 - 1945” Amministrazione Comunale di Venezia, Tipografia Editrice G. Rumor 1988, p. 318-322

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, “Obiettivo Venezia”, Publigráfica 1995, p. 21

Tappa 24 Via Mazzini – rotatoria Via Trento



Per raggiungere la presente tappa, partendo da **Via D'Alviano**, si lascia sulla sinistra l'area verde e il bastione veneziano. Si supera il Bacchiglione in prossimità della storica Porta Santa Croce. Appena dopo il ponte si utilizza il semaforo, attraversando **Viale Mazzini**. Si prosegue lungo Viale Mazzini fino alla rotatoria con **Viale Trento**.

Le macerie delle industrie

Cinque mesi dopo, il 14 maggio 1944, la città venne un'altra volta ancora bombardata.

La ventina di divisioni tedesche schierate in Italia centrale erano rifornite soprattutto attraverso le ferrovie.

Quel giorno il comando alleato decise di colpire contemporaneamente i principali scali ferroviari del Veneto. Lo sterile elenco dei quantitativi di bombe sganciate nel Veneto è un'eloquente lista delle priorità:

Venezia: 300 tonnellate circa sganciate

Padova: 140 tonnellate circa sganciate

Treviso: 100 tonnellate circa sganciate

Mestre: 100 tonnellate circa sganciate

Piove di Sacco: 70 tonnellate circa sganciate.

365 bombardieri in una sola mezza giornata.

A Venezia la Stazione e le Officine ferroviarie erano gli obiettivi, ma dai Diari di guerra redatti dagli equipaggi si desume che “La missione non fu un gran successo”.

Vennero colpiti importanti siti produttivi, come quelli situati lungo Viale Mazzini: nella foto ripresa nelle Acciaierie Valbruna è immortalato il Reparto maglio da 1500 Kg.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 142

Nei pressi sorgeva anche lo stabilimento della Montecatini.

Lo stesso era collegato alla stazione ferroviaria anche con binari propri, che passavano per l'attuale Via Torino.

Nella foto si nota un carro ferroviario cisterna, sospeso su un cratere di bomba.

Da questo emerse la necessità per i nazisti di decentrare le industrie vitali.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 145

Tappa 25 Via Cappuccini



Per raggiungere la presente tappa, partendo dalla rotatoria di **Viale Mazzini**, occorre attraversare **Viale Trento** e, prendendo il marciapiedi a destra, poco dopo si arriva nel **Piazzale del Tiro a Segno**. Si segue la ciclopeditonale e a metà piazzale inizia **Via Cappuccini**.

Bombe sulle abitazioni

I danni alle infrastrutture e agli stabilimenti industriali furono enormi e ebbe una gran cassa di risonanza.

Ma non si può dimenticare le ricadute sulla popolazione che viveva in quei paraggi.

L'immagine illustra la situazione degli alloggi popolari a fine bombardamento del 14 maggio 1944.

"Si può dire che la città è stata devastata nei suoi quartieri popolari e nelle sue contrade più ricche di tesori artistici", così si leggeva il giorno successivo nel quotidiano della città: cinquantasei i morti.



Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, "Obiettivo Vicenza", Publigráfica 1995, p. 139

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.



Tappa 27 Via Trento – fermata autobus



Per raggiungere la presente tappa, continuando lungo **Viale Trento**, una volta superato l'Istituto Missioni Estere dei Padri Saveriani, sulla sinistra si apre un'area verde residuale. Ove corre il marciapiede fino a qualche decennio fa correva la Roggia Seriola, presente nella foto sottostante. Il punto di sosta è all'altezza della fermata dell'autobus.

Corpi lungo la Seriola

La foto con i tre corpi quasi allineati lungo la Roggia Seriola sono entrati nella memoria collettiva dei vicentini: tre su oltre trecento vittime quel giorno.

“Un gran numero di apparecchi alleati coperse la fascia di territorio a nord della città e delle vicinanze, sganciando bombe dirompenti, ma specialmente bombe «a spillo» e bombe dette «a farfalla» (cioè bombe antiuomo), e mitragliando, per cui si ebbe una vera strage sulle strade che dalla città portano alla campagna, lungo le quali numerosi cittadini si avviavano con ogni mezzo, dopo il segnale d'allarme, per uscire dal centro abitato, nel timore che si ripetesse il bombardamento pesante della notte precedente. Oltre alle frazioni a nord della città, come Maddalene e Pologge, furono colpiti anche centri più



lontani, come Monticello Conte Otto, Bolzano Vic. e Torri di Quartesolo. Le persone decedute furono quasi 400, compresi i feriti gravi deceduti nei giorni successivi. Altrettanti furono i feriti più leggeri.”

Mario Michelin, *“Pensieri solitari di un cattolico sbandato 1943-1945”*, Tipografia I.S.G. 1985, p. 159

Foto da Mauro Passarin e Giovanni Sandrini, *“Obiettivo Vicenza”*, Publigráfica 1995, p. 154

“Fu il vero "bombardamento a tappeto", che interessò il "campo" e, per buona misura, campi e case tutt'intorno per un raggio di due chilometri.

I morti venivano portati a camion, accatastati in due o tre strati; e adagiati in una campata del cimitero monumentale: trecentocinquanta e più, i morti. Miserevoli spoglie, che presentavano magari un impercettibile foro nella volta cranica, da cui era fuoriuscita una lacrima di materia cerebrale.

Un orrendo spettacolo, quei camion con su, alla rinfusa, tutti quei "morti d'uomo"; una delle peggiori epidemie, che sembra colpire periodicamente l'umanità. Quegli autocarri! Così, orridi così, dovettero apparire alla madre della Cecilia manzoniana quel carro e quel "turpe monatto".

Pellegrino Snichelotto, *“Kukkasnea”*, La Versiliana 2003, p.49

Corsia rossa di sangue

Terminato il bombardamento iniziarono le operazioni di soccorso.

Ancora Don Frigo aiuta nella comprensione di quegli attimi.

“Poco dopo cominciarono ad arrivare in Seminario, dove era ospitata la chirurgia dell'Ospedale, i feriti trasportati con ogni mezzo.

Ho preso anch'io il piccolo carrettino con ruote di bicicletta del Seminario e mi son diretto lungo quella processione ininterrotta. Ho fatto tre viaggi. [...]

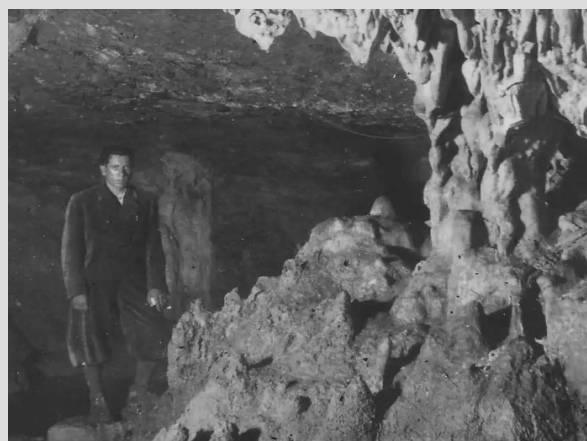
Neppure dimenticherò più la strada che dal campo di aviazione portava al Seminario: pareva che in mezzo fosse stata distesa una interminabile corsia rossa, come per l'arrivo di qualche grande personaggio.[...]

I morti sono stati centinaia. Trecentottanta, se ricordo bene e più di 600 i feriti.

Il prof. Pototschnig e i suoi aiutanti di chirurgia lavorarono per 36 ore. Alla sera del primo giorno sono stato chiamato da una corsia in un'altra, dove c'era uno che stava per morire.

Dopo l'assoluzione, lo guardo bene in faccia e vedo che è Gastone Trevisiol, un carissimo amico.

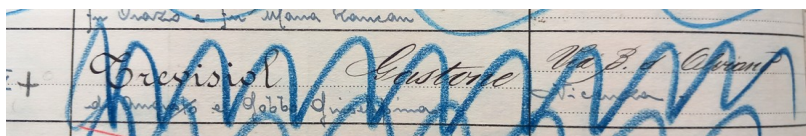
L'ho chiamato, con il cuore che mi scoppiava d'angoscia. Guardandomi è spirato.”



Antonio Frigo, *“Ricordi”*, Nuovo Progetto 1991, pp. 150-151

Foto da <https://gruppogrottetrevisiol.org/gastone-trevisiol/>

Gastone Trevisiol si era diplomato geometra in quanto appassionato al disegno e alla topografia. Trasferitosi a Vicenza, lavorò presso il Genio Civile come Ufficiale Idraulico. Fu esperto speleologo e fondatore del Gruppo Grotte, confluito nella sezione del CAI di Vicenza. Esplorò il Buso della Rana e a lui si deve il primo rilievo del Ramo Principale. Adottando metodologie scientifiche, durante le esplorazioni si impegnò a redigere rilievi topografici e documentazione fotografica, oltre a note geologiche e paleontologiche. Si interessò anche al recupero dei ritrovamenti preistorici che emergevano nell'area del lago di Fimon a seguito dell'estrazione di torba. Ancora a lui dobbiamo la scoperta dell'area paleolitica Molino Casarotto, delle canoe monossili rinvenute nel 1943 e 1944 in parte distrutte durante uno degli ultimi bombardamenti sulla città. Fu una grave perdita anche per il CAI. Nella foto, tratta da "C.A.I. Registro Soci 1935 – 1945" Sezione Vicenza, compare il suo nome tra gli iscritti: triste la croce apposta alla sinistra del nome in occasione della morte.



I partigiani di fronte ai bombardamenti

La resistenza cittadina reagì pesantemente nei confronti degli alleati dopo il bombardamento del 18 novembre.

Il 19 [novembre 1944], Lievore per sottolineare la non responsabilità del C.L.N., invia tramite Gino Cerchio un telegramma alla Missione M.R.S. a S. Pietro in Gu per esprimere al Quartier Generale Alleato la riprovazione per simili incursioni che non danno altro risultato che quello di allontanare la popolazione dal movimento partigiano. [...]

La presa di posizione del C.L.N. vicentino è chiara e precisa: il 20 novembre, in una riunione, Faccio propone l'invio di una lettera di protesta al Comando Alleato per ribadire l'inutilità e la pericolosità di simili bombardamenti. La proposta viene unanimemente accettata. Dopo qualche giorno Faccio è arrestato dalla Banda Carità; nel corso di una perquisizione, questa trova nella sua abitazione il testo della missiva che documenta la protesta inviata al comando alleato."

Cenzon, Lazzaretto, Pozzato e Spinelli, "Il Comitato di Liberazione nazionale della Provincia di Vicenza", in "La Resistenza vicentina", Cierre - Istrevi 2025, pp. 806-807

Qui termina il sentiero.

Note per il rientro a inizio del Sentiero n° 10



Il percorso a piedi termina in **Viale Trento**, proprio alla fermata dell'autobus.

La fine della guerra

Si conclude il percorso con il preciso ricordo di Vicenza a guerra terminata. Ne è autore Neri Pozza, che in tarda età raccontò quei giorni e quella Vicenza.

“Era un pomeriggio caldo, tempestato di nuvole di zanzare. La contra’ della caserma era l’unica zona della città risparmiata dalle bombe. Pareva nuova rispetto alle strade del centro dove file di uomini lavoravano di badili e di carriole per liberarle dalle macerie. Lungo il Corso si aprivano grandi voragini: crollato il palazzetto aristocratico dell’Intendenza di Finanza, demolita sull’angolo la libreria Galla, incendiato il tetto del Municipio, affumicato dalle bombe incendiarie il Monte di Pietà, vuota come un uovo rotto la carena del salone della Basilica, squarciato il Tribunale in piazza dei Signori, Ca’ d’Oro semicrollata. La gente se ne andava per i propri mestieri nella più completa indifferenza.

Neri Pozza, *“Opere Complete – Libertà di vivere”* - vol. 2”, Neri Pozza Editore 2011, pp. 974-975

Anche Barolini lasciò scritto nel diario le forti sensazioni al ritorno a Vicenza, ancora convalescente.

“Mancavo da Vicenza dal 13.9.1943. Scrivo tuttora dal letto. La città è una rovina. Amaro è il sapore di questa libertà; ma pur tra le rovine sia benedetta.”

Antonio Barolini, *“Diario di clandestinità”*, Neri Pozza 2019, p. 254

Sono riflessioni che emergono dal diario in data 17 maggio 1945.

Barolini era stato il Direttore de *“Il Giornale di Vicenza”*, il quotidiano locale che sostituiva *“La Vedetta Fascista”* durante i 45 giorni tra la caduta del governo Mussolini e l’8 settembre 1943, con il compito di ridare fiato alle istanze di giustizia e di libertà che la città chiedeva, dopo essersi illusa che la guerra e i suoi dolori fossero terminati con la sola defenestrazione di Mussolini.

Dopo l’armistizio dell’8 settembre 1943, ricercato dai fascisti, era fuggito a Praglia aiutato dai Fraccon perché sapeva che il Capitano Polga, comandante della Polizia Ausiliaria Provinciale, aveva manifestato l’intenzione di ammazzarlo. Fu Franco Fraccon che lo accompagnò all’Abbazia di Praglia in bicicletta. Tuttavia un mese dopo le SS di Padova rastrellarono la zona e la Abbazia. Barolini fu indirizzato a Venezia dove, aiutato dal CNL veneziano, continuò a cambiare nascondiglio: alla fine della guerra furono otto.

I bombardamenti sulla città causarono stupore e una esasperata protesta nel popolo.

Si chiude la descrizione del sentiero con un monito di Egidio Meneghetti, uno dei capi del CNL regionale. Meneghetti lo scrisse nell’articolo *“Bombardamenti aerei”*, pubblicato nel giornale ufficiale del Comitato di Liberazione Regionale *“Fratelli d’Italia”* il 15 maggio 1944.

Il 16 dicembre 1943 i bombardieri alleati sottoposero Padova al primo bombardamento. In quei tragici momenti Meneghetti perse la moglie e la figlia.

Questo dramma che avrebbe annientato chiunque, non impedì a Meneghetti di denunciare le responsabilità del regime.

“Delle innumeri vittime, delle atroci sofferenze, delle spaventevoli distruzioni, noi chiediamo conto soprattutto e in primissimo luogo al fascismo, che ha voluto e dichiarato la guerra, che ha fatto la guerra senza la più elementare preparazione, che ha trascinato l’Italia in questa orrenda rovina, che ha chiesto l’onore di partecipare ai bombardamenti di Londra, che ha fatto l’apologia della “coventrizzazione”, che ha salutato con alto giubilo il massacro di Varsavia e le migliaia di morti di Belgrado, che con gioia selvaggia ha applaudito le imprese tremende degli Stukas.”

Chiara Saonara, *“Egidio Meneghetti”*, Cleup 2003, p. 244