

Massimo Gusso

Presentazione degli Atti del Convegno Nazionale
del Circolo Vittoriese di Ricerche Storiche, tenuto il 24 maggio 2008 con il titolo
La Strada Regia di Alemagna

Biblioteca Civica di Ceneda - 12 dicembre 2008, ore 18,30

Ho l'onore di presentare stasera gli *Atti del Convegno nazionale del Circolo Vittoriese di Ricerche Storiche*, tenuto il 24 maggio 2008 in questa stessa Biblioteca Civica, con il titolo *La Strada Regia di Alemagna*: si tratta del nono Convegno che il Circolo Vittoriese ha progettato, preparato e curato fin dal lontano 1985 e, dal 1994 in avanti, con rigorosa cadenza biennale. Ci tengo a dire che è sempre stata rispettata la tempestività della pubblicazione: se controllate le date, vedrete che entro un semestre dal Convegno gli Atti risultano immancabilmente pubblicati.

Ringrazio qui pubblicamente anche l'editore De Bastiani che ha fornito il supporto tecnico e tecnologico per arrivare alla stampa del volume che conta più di 260 pagine per complessivi diciannove contributi, tra relazioni più o meno corpose e comunicazioni più o meno estese, ma non meno intriganti.

Di cosa si parla?

Essenzialmente *di un percorso viario*, che non dobbiamo immaginare cristallizzato sull'attuale itinerario, ma che dobbiamo pensare invece come un fitto reticolo di passaggi e tragitti che aveva un solo scopo fondamentale, collegare il Nord germanico con il Sud veneto e latino. Sarà soprattutto in epoca medievale che le testimonianze su quella che verrà detta Strada Regia diventeranno consistenti e sicure: la laguna veneziana era in stretta connessione commerciale con quel brumoso nord detto genericamente e un po' vagamente Alemagna. Per Venezia in particolare questo itinerario risultava di vitale importanza perché, dopo il commercio sul mare e con l'Oriente Mediterraneo l'altra grande risorsa economica da cui la Serenissima traeva ingenti profitti era l'import-export di prodotti dalla sua terraferma all'area germanica. L'esportazione era di vino e prodotti di qualità, l'importazione era di lana grezza, carbone, rame e altri metalli.

① Con la premessa indispensabile che non mi sarà possibile parlare diffusamente dei singoli lavori, ma che cercherò comunque di riferirmi a tutti, veniamo ai nostri Atti che si aprono con un inusuale intervento dell'Assessore alla Cultura del Comune di Vittorio, **Michele De Bertolis** (pp. 5-7), che sorprendentemente non è stato il solito protocollare saluto con auguri di buon lavoro e figli maschi, ma anzi è stato sorprendentemente appropriato, un buon viatico per i lavori che lo hanno seguito. Mi approprio anch'io di alcune sue parole per iniziare il mio intervento: *La strada – ha detto – è lo spazio ricavato dalla natura, per lo più ostica e ostile, per raggiungere un luogo provenendo da un altro, mossi dai più disparati motivi... luogo di memoria, luogo di dolore... sommo esercizio per geografi e cartografi di tutti i tempi, viene persa e ritrovata... ed è luogo d'appuntamento per la miglior genia umana... percorso eterno di identità.*

① È appunto la chiave da dare ai nostri lavori aperti poi con l'*Introduzione* di **Giovanni Tomasi** (pp. 9-18) ove ci vengono offerte le prime coordinate e le indispensabili considerazioni di apertura sulla viabilità antica dell'area che interessa i nostri studi, in particolare quella romana, con le vie Postumia, Annia, Aurelia e Claudia-Augusta (che ha solleticato per anni storici e geografi proprio per il suo essere stata in potenza, con percorsi alternativi non ancora definibili con certezza, la prima strada "alemagna" per la sua natura di ponte tra Adriatico e area germanica).

Tomasi poi ha preso in esame la viabilità medievale dell'area, con il primo affacciarsi nelle fonti – nel XIII secolo – dell'espressione *via Regia* e negli Atti c'è acclusa anche l'utilissima piantina tratta dalle memorie di viaggio del conte di Katzenellbogen (1433). L'epoca moderna ebbe i fondamentali apporti austriaci fino alla presa in carico da parte dello stato italiano nel 1911. Un cenno anche alla alternativa via ferroviaria inaugurata nel 1939 (Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi) e all'autostrada inizialmente propagandata come una potenziale Venezia-Monaco, attualmente ridotta al pur importante tratto fino a Pian di Vedoia, che comunque ha consentito di varcare l'ottocentesca Cavallera (vedremo più avanti un contributo specifico sul percorso autostradale).

Questa istruzione fornisce la misura dell'arco temporale e culturale del volume che presentiamo.

② La parola quindi è passata al bellunese **Carlo Mondini** che ci ha illustrato i *Percorsi preistorici nelle prealpi trevigiano-bellunesi* (pp. 19-26).

Cronologicamente siamo partiti dall'inizio della vicenda umana documentabile attraverso fonti, in questo caso fonti archeo-antropologiche. Si capisce da qui che tra l'alta pianura Trevigiana e il Bellunese esistevano passaggi e percorsi non occasionali, ma sistematici che risalgono addirittura a cinquantamila anni fa.

La presenza dell'uomo nell'area che ci interessa è attestata a partire dal Paleolitico medio e fino all'Età del Bronzo: protagonisti prima l'uomo di Neandertal (tra cinquanta e quarantamila anni fa) poi l'uomo sapien sapiens che subentra nella storia come specie vittoriosa.

L'intraprendenza dei nuovi uomini, dai quali noi stessi deriviamo assume il suo apice nel cosiddetto Mesolitico (tra diecimila e seimilacinquecento anni fa) quando bande di cacciatori composti da più gruppi familiari acquisirono l'abitudine di lasciare i loro accampamenti invernali posti nella pianura Trevigiana per risalire ai territori di caccia montani nel Bellunese tra fine primavera e primo autunno: obiettivo cervi, caprioli, camosci e stambecchi, salvo rientrare ai primi freddi in pianura. Questa sorta di nomadismo aprirà vere e proprie vie battute, tracciate lungo i bacini idrografici, il Cordevole, il Piave, il Maè, e la presenza dei manufatti rinvenuti dagli archeologi è sistematica.

Cominciano a transitare anche le prime “merci” nell'itinerario Sud-Nord e ritorno e dal Nord relativo rappresentato dal Bellunese si passa al Nord geografico dell'area che diremmo noi oggi “austriaca”: si ritrova il cristallo di rocca, si vedono i primi oggetti di rame, si vede l'ossidiana, con indubbia indicazione di un “mercato” che sposta materie prime essenziali dal punto di vista tecnologico. Nascono i primi insediamenti complessi, i castellieri, i villaggi d'altura. La strada e i suoi percorsi – questo reticolo di sentieri che costituiscono l'Alemagna ante litteram – finisce per generare insediamenti e con l'inizio dell'Età del Ferro una popolazione si consolida nell'area, quella dei Veneti antichi.

[Tavole a colori corredano la relazione]

③ E questi Veneti antichi manifestano una propria cultura come ci spiega il contributo antropologico firmato dalla ricercatrice **Sarah De Nardi** su *Divinità e identità territoriali nella pedemontana nell'età del ferro e romana: geografia fisica, sacra e simbolica* (pp. 27-37).

Scopriamo così che lungo il tragitto che diventerà in seguito la nostra Alemagna si possono ricostruire tracciati di valenza simbolica e culturale per le popolazioni autoctone e come occasioni di incontro per gruppi culturali diversi. Legami tra aree geograficamente distanti quali il Vittoriese, il Cadore e l'Austria si possono indagare grazie alla movimentazione di oggettistica di culto, ex voto, iscrizioni e materiali da corredo funerario.

Un percorso è la cosiddetta via professionale tra Villa di Villa, Castello Roganzuolo e Monte Altare e il sito in sé dello stesso Monte Altare, ricco a quanto pare, se non altro per ragioni di toponomastica, di ascendenze celtiche.

Ma tracce venetiche si ritrovano ad esempio nelle lamine rinvenute nella località di Gurina, in Austria, a testimoniare la contiguità culturale tra Norico e area vittoriese.

[Tavole a colori corredano la relazione]

④ **Jacopo Marcer** ha intitolato il suo intervento *La circolazione monetale in età romana nel bellunese e in Cadore* (pp. 39-43) facendoci fare un ulteriore passo in avanti nel nostro percorso di scambio Sud-Nord in epoca storica tra I secolo a.C. e IV secolo d.C.

La circolazione monetale è un tipico indice dei movimenti e degli spostamenti delle persone legati a relazioni di natura economica e commerciale ma non solo: un esempio frequente di rinvenimenti monetari è quello da corredo funebre che denota la precisa volontà di deporre nelle tombe monete logore e in circolazione da molto tempo, fuori corso diremmo noi con termine attuale. Altra circostanza tipica dei ritrovamenti monetari è quella dei tesoretti, come nel caso di Codissago di Castellavazzo con i 21 bronzi dai Flavi ad Antonino Pio venuti alla luce in un contenitore di terracotta nel 1948. Si tratta di un tesoretto molto povero dal valore intrinseco modesto, tipico delle transazioni quotidiane.

Sulla base della mappa complessiva dei ritrovamenti, tuttora caratterizzata da una complessiva incoerenza, comprendiamo però che l'area Bellunese, e quindi i traffici su di essa gravitanti da Sud a Nord compresa la relativa circolazione monetaria, denotano una periferizzazione e una marginalizzazione dell'area nella stessa *X Regio*. I percorsi commerciali e monetari si svolgevano di preferenza lungo i varchi tipici che aggiravano quel bacino d'utenza sia nelle tratte Est-Ovest (dal Friuli cioè, da dove passavano anche le invasioni, da ultimo quella Longobarda), sia nelle tratte Sud-Nord (sul tracciato classico della Claudia-Augusta che passava per Dobbiaco).

⑤ È il passaggio al tardoantico e io stesso mi sono permesso di offrire ai lettori degli Atti un modestissimo contributo osservando come da un pertugio la storia poco prima della calata dei Longobardi nella nostra regione, quando nell'*Autunno del 541 d.C.* possiamo percorrere grazie allo storico bizantino Procopio la strada *da e verso Treviso alla ricerca di Totila re* (**Massimo Gusso**, pp. 85-88).

Il primo tratto di quella che per noi sarà l'Alemagna venne infatti percorso con rapidità ed efficacia dai cavalieri goti nell'esaltante momento di svolta della guerra contro gli imperiali quando i goti stessi riuscirono a stringersi attorno al giovane re Totila per il loro ultimo, sanguinoso e inutile riscatto. Osservo che curiosamente fu proprio su questo percorso a noi così naturale che si forgiò il materiale delle più cupe ed eroiche leggende poetiche che portano poi alle celebri canzoni germaniche giù fino alla tradizione nibelungica.

⑥ Sulle strade del Medioevo, partendo dalle terribili vicende dell'età tardoantica ci conduce **Marco Perale** con il suo studio: *Theca Vehit Angelis* sottotitolo illuminante *Per una mappatura geografica e cronologica dei percorsi di santi e reliquie lungo la via del Piave e in Val Belluna tra tardo antico e alto medioevo* (pp.

45-56). Anche il percorso di reliquie, reliquiari e pietà popolari di ogni sorta ci aiuta a verificare la persistenza della mobilità sociale, culturale e culturale in un'epoca molto difficile. Prendiamo atto così del persistere iniziale del cosiddetto cuneo bizantino nell'area Trevigiano-Bellunese, fino ai primi decenni della occupazione longobarda, nel tentativo di separare il ducato longobardo del Friuli da quelli di Trento e Verona, con esiti sulle presenze dei culti dei santi, fino alle diverse linee di cristianizzazione, che corrispondono ad altrettanto diversi itinerari per la Val Belluna, il Cadore e la Valle di Zoldo.

Santi cenedesi come Tiziano e Odorico si affacciano così nel Cadore testimoniando gli scambi culturali e culturali tra le due aree; Gottardo, Osvaldo e Floriano arrivano in Cadore da Oderzo e da Lorch. San Lucano arriva da Nord ad Auronzo scendendo da Sabina/Bressanone.

San Vito si ferma a Cibiana in età sassone; San Liberale ci arriva da Treviso.

Tutte tracce, profonde e durature, importanti e decisive quasi come quelle della toponomastica a farci udire echi ancora in grado di risuonare forti, chiari e suggestivi ancora oggi.

⑦ Mi muovo un po' più avanti rispetto alla stretta successione delle pagine per recuperare un altro mio piccolo contributo, intitolato *Alemagna: significato (e ragioni) di un nome* (**Massimo Gusso**, pp. 79-83) che vuol essere un modesto tentativo filologico per spiegare il significato e la solida fortuna di un nome, con riferimenti letterari dai documenti dei mercanti medievali a Dante, Machiavelli fin al Don Giovanni mozartiano con libretto del nostro Da Ponte (*in Lamagna duecento e trentuna* sono per esempio le numerose conquiste germaniche del seduttore).

⑧ E torniamo ai contributi sul terreno, anche su quello più impervio.

La nostra socia **Laura Prella Facchini** ci conduce infatti per mano dal Medioevo all'Età Moderna su un difficile tratto dell'Alemagna *Dall'impervia erta del Castello di Podestagno allo xenodochio di Ospedà* (pp. 57-74). Siamo attorno al km. 110 dell'attuale strada di Alemagna, e attorno alla rocca di Podestagno, si sviluppano storie e vicende connesse alla difficoltà di passare il tratturo-mulattiera in uno dei punti più difficili del percorso Sud-Nord e alla sua tutela e protezione.

I pellegrini e con loro inevitabilmente le merci scendevano da Nord a Sud dall'epoca longobarda poi maggiormente dai primi decenni successivi all'anno mille, quando la mulattiera fu messa in grado di accogliere il passaggio di piccoli carri.

Il luogo ricava il suo nome forse dal tedesco *Boitenstein*, "roccia sul Boite", o da un presunto, latino-ampezzano *post stagnum*, "dopo lo stagno". Il dislivello tra la foce del torrente Felizon e il castello era di circa duecento metri da percorrere in 800 metri lineari, fino a raggiungere gli oltre 1500 metri sul livello del mare.

Lo studio esamina tutti i lavori e i tracciati documentati, la storia del castello di Podestagno e quello dello xenodochio, cioè ricovero per pellegrini di Ospedà,

località che nel proprio toponimo definisce la sua stessa vocazione. È studiato anche il curioso sistema di trasporto delle merci su carri trainati da buoi con turni di rotazione in base ad un preciso elenco detto *rodolo*; le tariffe di trasporto erano determinate dalla comunità agordina.

I carri utili costruiti appositamente per affrontare lo specifico percorso verso la Germania si chiamavano *Terviswagen* (carri da Treviso).

La fervida attività di commercio che si svolgeva lungo questa pur così disagiata via diminuì vistosamente a partire dal 1728 quando Trieste divenne il primo emporio marittimo dell’Austria con porto franco. Nel 1806 ci fu la fine del trasporto a rodolo a seguito della costruzione della nuova Alemagna e con la soppressione della Comunità del Cadore.

A questo punto, arrivati in qualche modo, passo passo, alle soglie dell’Età Moderna continuo a rivoluzionare il resoconto degli Atti, i quali contengono ancora altre comunicazioni brevi ma puntuali che sono utili ad illuminare singoli argomenti. Per far questo continuerò a non seguire lo stretto ordine di pubblicazione ma un percorso interno che visiti tutti i contributi indistintamente.

I due soci, **Antonio Perin** con il suo *La Strada Erariale di Alemagna* (pp. 75-77) e **Maurizio Lucheschi** con la comunicazione intitolata *Qualche notizia sull’inizio della Strada di Alemagna* (pp. 253-256) parlano appunto dei primi progetti per ampliare l’antica strada erariale che univa Dobbiaco a Conegliano.

⑨ Perin ci conduce negli anni tra 1823 e 1832 e al progetto della cosiddetta strada della Cavallera con pendenza massima al 10%. Fu nel 1832 che la strada venne denominata Strada postale dell’Impero con servizio giornaliero di diligenza su nove stazioni di cambio cavalli tra Serravalle a Villabassa, oltre Cortina d’Ampezzo.

⑩ Lucheschi sull’antico Mellarè, ora Menarè che costituisce l’attuale tratto iniziale della strada di Alemagna, ma con un itinerario leggermente diverso dall’attuale, a un centinaio di metri a oriente: disegni e vecchie foto permettono di provare questa affermazione, che mostra come la scelta attuale fosse quasi obbligata e portasse alla messa in sicurezza della strada che originariamente sarebbe stata soggetta alle bizzarrie di un corso d’acqua chiamato Cervadella.

⑪ La presidente del Circolo, **Loredana Imperio** e la socia **Patrizia Moz** hanno studiato invece i *Vecchi e nuovi percorsi della Strada Regia dalle mappe veneziane, napoleonica ed austriaca (tratto da Piazza Flaminio a San Floriano)*, pp. 131-158 (con quattordici pagine di mappe e documenti riprodotti da originali).

Con questo lavoro a quattro mani torniamo alle differenze di percorso della nostra strada che si è adattata nel corso degli anni alle diverse scelte ingegneristiche e urbanistiche, specie nei tratti abitati.

Dagli itinerari (e dai tempi di percorrenza) dei pellegrini diretti in Terra Santa si originò una viabilità particolare che conduceva dal Nord germanico al porto di Venezia. Venezia arriverà a pretendere che i mercanti, nella via di ritorno verso Nord passassero obbligatoriamente lungo la Strada Regia per Treviso, Conegliano, Ceneda e Serravalle anziché percorrere la più comoda via per Quero-Feltre.

L'itinerario sulla sinistra Piave era così definito: *passo sul Piave a Lovadina, Conegliano, Ceneda, Serravalle, Capo di Ponte* [attuale Ponte nelle Alpi], *Cadore, Ampezzano, Val Pusteria e territori tedeschi*. L'itinerario era servito da corporazioni di carrettieri spesso in lite tra di loro sui punti di sosta per ragioni di convenienza economica.

Curiose le cronache che danno del paesaggio su Conegliano e dintorni una immagine assolutamente diversa dall'attuale. La terra era completamente coperta da ulivi da sembrare una foresta.

Lo studio riporta gli adattamenti alla strada in quel di Serravalle che portò a danneggiare i beni della nobile famiglia dei Casoni e illustra l'evoluzione economica e produttiva della zona dopo che il tracciato della Strada Regia modificò il contesto precedente.

Furono poi gli austriaci a ripredere i progetti come si legge anche altrove negli Atti, prendendosi cura della Strada secondo il nuovo tracciato,

[Tavole a colori corredano la relazione]

Volevo a questo punto aprire una parentesi su un particolare commercio studiato per i riflessi che aveva lungo la nostra arteria, relativo ad un prodotto tipico veneto, il vino, che ovviamente percorreva la strada in direzione Sud-Nord e riforniva le aree meridionali dell'Alemagna, cioè della Germania.

⑫ Il socio **Giancarlo Bardini** si è occupato del *Commercio del vino lungo la Strada Regia verso l'Alemagna, il Cadore e Venezia. Serravalle e Conegliano: da un periodo di florido mercato alla crisi di fine Seicento* (pp. 101-129).

Le podesterie di Conegliano e Serravalle esportavano vino verso la Germania attraverso la Strada Regia attraverso un sistema organizzato di trasporto.

I vini di provenienza dalle ville di San Michele, Santa Maria, San Pietro di Felletto, Costa e Collalbrigo nella zona collinare coneglianese più qualificata e frequentata dai mercanti tedeschi erano pressoché integralmente destinati alla esportazione (detti *vini de monte* per il pregio, a differenza del *vin de plano*, meno remunerativo).

Incerte le denominazioni dei vitigni (il celebre *Marzemino* è documentato nel coneglianese solo dalla metà del XVI secolo); più frequenti le mescolanze di uve di vitigni diversi per produrre *vin blanco* e *vin nigro*.

È studiata, oltre ad altre tecniche, la partita della *mostadure*, mosti non pigiati sgrondanti dalle uve, filtrati e fatti fermentare lentamente durante l'inverno in botticelle ben tappate così da rendere il prodotto leggermente frizzante.

È studiata altresì la curva dei prezzi e delle redditività di tale commercio, della fiscalità, dei dazi e della diversa gestione del commercio dei vini a breve o a lunga distanza (sia verso la Germania che verso Venezia stessa) fino all'entrata in crisi dei celebri bianchi coneglianesi alla fine del Seicento nel mercato cadorino e tedesco. Non ultima la celebre gelata del 1709 metterà in ginocchio la produzione di pregio sostituita successivamente da vini più rustici ma di minor qualità.

⑬ Il socio **Maurizio Lucheschi**, particolarmente esperto della storia di Colle Umberto, si è occupato invece, nello specifico dei *Vini di Colle a Perarolo di Cadore* (pp. 243-252). Colle è sempre stata conosciuta per i suoi vini per i quali esiste una corrispondenza qui pubblicata e descritta relativamente all'acquisto presso locali produttori di vini di Colle per importatori cadorini, in particolare nella zona di Perarolo.

⑭ Ancora io porto un contributo un po' eccentrico rispetto alla materia (**Massimo Gusso**, pp. 89-100) intitolato *Da Venezia alla Valsugana: in fuga on the road con Giacomo Casanova (1°-5 Novembre 1756)*, ho esaminato, sulla base del resoconto dello stesso Casanova, il percorso della sua fuga dal carcere veneziano dei Piombi in direzione del confine imperiale, il tratto iniziale da Mestre a Treviso è esattamente quello dell'attuale Terraglio mentre poi la deviazione che l'avventuriero fa verso la Valsugana per sfuggire ai suoi inseguitori indica uno dei percorsi tipici Sud-Nord pur non strettamente connesso con il nostro percorso classico che definiamo Alemagna.

⑮ ⑯ Restando nel Settecento veneziano sono apprezzabili i due corposi contributi come sempre molto ricchi di documentazione a cura di **Giorgio Zoccoletto**, *I miserabili di cima Fadalto. Un cantiere stradale raccontato a due voci* (pp. 187-198) e *Le molte strade di Serravalle nel Settecento* (199-226).

Il primo studio riguarda l'organizzazione di lavori di manutenzione stradale sul Fadalto da utilizzare anche come presidio sociale per dare lavoro e remunerazione alla popolazione locale stremata da un decennio di guerre. Siamo nel 1815 a pochi mesi dalla sconfitta di Napoleone a Waterloo. L'assunzione delle maestranze fu aperta, in quella circostanza, anche alle donne e ai ragazzi e l'amministrazione austriaca si preoccupò in tal modo di assicurare per almeno quindici settimane una remunerazione alla popolazione locale mettendo anche mano alla prima importante manutenzione e al primo riassetto della strada nei pressi del Lago di Santa Croce, località Casamatta.

Il secondo lavoro di Zoccoletto studia le diverse strade di Serravalle nel Settecento veneziano, attingendo allo straordinario patrimonio documentale conservato presso l'Archivio di Stato di Venezia (*filze Senato-Terra*), evidenziando il grande

interesse della Serenissima per la viabilità dell'area, su cui si diramavano la strada della Muda (1700-1738), la strada lungo il lago di Santa Croce (1738-1742), quella da Cima Fadalto a Termine di Cadore (1754-1765), il Menare ex Mellarè (1765-1773) cioè l'attuale tratto iniziale dell'Alemagna moderna, la strada di San Boldo (1773-1775), la strada del Sale (1775), quella detta Reda del Crajo (1776-1777), la strada della Levada (1785-1786), la strada del vescovo (1786), cioè la via che conduce al castello vescovile, e infine la strada a pedaggio (1793-1797): era quest'ultima la vecchia strada da Termine di Cadore a Serravalle, che si propose di riattare e poi di trasformare in strada a pagamento, senza che il progetto trovasse reale realizzazione a causa della caduta della Repubblica e dell'invasione francese.

⑰ **Giorgio Mies**, come in occasione di ogni convegno del Circolo, con questo suo *Itinerario artistico lungo la Strada Regia* (pp. 159-186) ci offre un panorama delle realizzazioni artistiche lungo il nostro percorso stradale di studio.

Mies si muove dall'ideale punto di partenza di ogni indagine sul percorso umano e spirituale tra la Laguna e la Germania, e cioè da Venezia stessa e lo fa dal IX secolo e dalle singolarità artistiche veneziane, vero ponte storico-culturale con l'oriente bizantino.

Per dieci secoli Venezia rimase nel suo splendido isolamento, circondata dalle acque, fin quando non venne connessa dai due ponti, ferroviario e stradale: ciò nonostante la strada Pontebbana detta Terraglio storicamente ha sempre offerto il primo passo in terraferma all'aristocrazia veneziana che piano piano si insediò fuori dello spazio fisico della sua capitale insulare. E le ville lungo il Terraglio sono i primi monumenti artistici che incontriamo, pregevoli per il loro aspetto esteriore e per i loro contenuti, tra Mestre a Treviso.

Mies si sofferma molto su quanto Treviso in particolare offra alla comprensione dello sviluppo artistico veneto e veneziano, ma poi anche piccole località come Villorba e Spresiano hanno monumenti da mostrare, e opere d'arte da esibire, per non parlare di Carità dove i Collalto costruirono il monastero di Santa Maria de Caritate e da dove posero sotto la loro influenza l'Hospitale di Santa Maria del Piave nei pressi del più importante guado del fiume.

Numerosissime le opere citate e commentate di cui non posso dar conto.

Mies ci conduce ancora avanti lungo la via verso Conegliano e verso quella che conduce a Vittorio Veneto, poi da Serravalle al Fadalto per scoprire il vernacolo rustico, tipico del linguaggio figurativo trecentesco comune a tante chiese dell'alto Trevigiano e del Bellunese.

Poi ancora verso Ponte nelle Alpi, Longarone, Castellavazzo e lungo la valle del Boite, a San Vito di Cadore con la sua chiesa che contiene la Madonna con il bambino e Santi di Francesco Vecellio.

Poi Cortina e la Val Pusteria.

Una carrellata di grande respiro che ci consente di percorrere il nostro itinera-

rio da un punto di vista diverso e originale dove storia, alto artigianato, arte e vita quotidiana si mescolano semplicemente e piacevolmente secondo un costume che forse, incalzati dalla fretta, abbiamo ormai perduto.

[Tavole a colori corredano la relazione]

⑱ Prima di passare all'ultimo elemento della catena costruttiva che ha portato alla rivoluzione della velocità sul percorso della nostra strada di Alemagna, quello autostradale, è il caso di riferire di una curiosità, quasi una eccentricità trovata nell'archivio di Conegliano dal nostro socio **Italo Quadrio**, relativamente ad una proposta mai portata a realizzazione, *L'ippotreno per Vittorio Veneto* (pp. 257-259). Il 9 aprile 1858 il Podestà di Conegliano saputo dell'ipotesi di costruire una ferrovia con locomotive a vapore tra Serravalle e Pianzano, suggeriva al Ministro delle pubbliche costruzioni austriaco barone Toggenburg di costruire invece, parallelamente alla Strada Regia da Conegliano a Serravalle, una ferrovia a cavalli, con assai minor spesa e maggiori vantaggi.

Di questa sorta di tram non c'è poi stata traccia nella vicenda reale al di là del burocratico carteggio.

⑲ Infine veniamo a chiudere la nostra esposizione con **Franco Posocco** si è occupato con la consueta competenza di un tema complesso, dibattuto e strettamente contemporaneo.

Il titolo del suo contributo è chiarissimo: *Il tracciato della "A 27"* (pp. 227-242). È un saggio che analizza la lontana idea, che risale agli anni '30 del secolo scorso, di un collegamento internazionale tra Italia e Germania, quando le due dittature nutrivano comuni intenti politici e commerciali.

La guerra mise fine al progetto che venne ripreso nel 1956 quando vede la luce la SADA (Società Autostrada D'Alemagna) che avrebbe dovuto finanziarsi attraverso i contributi della Esso Standard e della Shell in parallelo ad un oleodotto che avrebbe portato petrolio in Germania da Porto Marghera, lungo la Valle del Piave. Sembrava cosa fatta ma ci furono difficoltà interne (Bolzano) e internazionali (Austria) e fu tutto accantonato.

Si dovette arrivare al progetto dell'IRI del 1966, il cosiddetto Primo stralcio che doveva condurre da Venezia a Conegliano e quindi a Vittorio Veneto.

Le maggiori difficoltà si ebbero col Secondo stralcio che condussero all'attuale tratta Vittorio Veneto-Pian di Vedoia.

In realtà per ragioni politiche non fu dato corso a nessuna delle varianti possibili che immaginavano di raggiungere Auronzo con possibile traforo per Lienz, oppure raggiungere Cortina lungo la valle del Boite, o ancora un traforo sotto le Dolomiti (Calalzo Val D'Oten) in modo da sbucare in Val di Landro poco prima di Dobbiaco e agganciare la statale della Pusteria.

Il compromesso fu più modesto.

Ancor oggi si discute se continuare la “A 27” lungo l’itinerario che da Pian di Vedoia passando per Perarolo risale la valle del Piave fino a Lorenzago per proseguire in tunnel sotto il Passo della Mauria e percorsa la Carnia, raggiungere Tolmezzo raccordandosi con la “A 3”. Ma anche questo sarebbe un compromesso.

Ben altra era l’ambizione della **Autostrada di Alemagna**, immaginata come Venezia-Monaco, per congiungere cioè l’Adriatico con la Baviera, ma un tale percorso è stato cancellato dalla storia dei trasporti: esso infatti non risulta neppure più compreso nei cosiddetti corridoi plurimodali contemplati dalla rete europea degli itinerari internazionali finanziati dall’Unione.

Chissà se qualcuno riprenderà l’idea.

Intanto – sottolinea Posocco – l’autostrada esistente deve essere utilizzata adeguatamente in modo che possa mantenere quel carattere di itinerario gradevole nel verde di campagna, collina e montagna che si stende tra Venezia e le Dolomiti, come si conviene ad una strada Regia.

Che dire alla fine?

Spero di non avervi confuso con le numerose materie che costellano questo volume e di non aver trascurato gli aspetti che stanno certamente a cuore ai singoli autori: è difficile sintetizzare e, se devo dire la verità, non ci sono tagliato.

Ma l’alternativa sarebbe stata tenervi qui un bel po’ a leggervi direttamente gli Atti.

Ora usa molto fare pubbliche letture, ma almeno vi avremmo dovuti preavvertire.

Come avrete capito ce n’è davvero per tutti i gusti, per gli esperti e per gli inesperti, soprattutto per i curiosi di cui c’è tanto bisogno in un mondo in cui sembra che troppi preferiscano limitare la propria partecipazione all’apprendimento al mettersi davanti al televisore per farsi raccontare le cose perdendo ogni stimolo ad una personale, anche banale, ma pur sempre originale, ricerca.

Speriamo, con questi Atti di aver dato un altro contributo alla nostra *mission* che è quella di divulgare senza annoiare e di offrire strumenti perché altri possano mettersi a loro volta a far ricerca, a studiare, a trovare *e magari anche a riflettere*.

Grazie