

UNA SPLENDIDA STRADA CHE DALLA LESSINIA SCENDE IN VALDADIGE

Tra tante opere – alcune buone ed altre anche meno buone – che la dominazione austriaca ci ha lasciato nel territorio veronese, vi è un'incantevole strada che si snoda prevalentemente a mezza costa lungo le pendici del monte Pastello e che domina la Valdadige veronese. Essa parte a poche centinaia di metri ad ovest dell'abitato di Monte, in comune di Sant'Ambrogio, e dalla quota 450, lasciato in parte quanto resta del forte austriaco Mollinary, con alcuni comodi tornanti ed un buon tratto a mezza costa quasi rettilineo e con modesta pendenza, scende fino al forte Ceraino (già Hlawaty) a circa quota 250; di qui, con nuovi ampi e ben tracciati tornanti, raggiunge la statale del Brennero all'altezza dell'abitato di Ceraino.

Questa strada, della lunghezza complessiva di quasi tre chilometri, fu tracciata dal Genio militare austriaco quando, tra il 1850 e il 1852, pose mano alla costruzione dei due suaccennati forti che, dalle estreme pendici del monte Pastello, dominano il sottostante fondovalle dell'Adige. Queste due opere – e con esse quella denominata «Chiusa Veneta» che tagliava la statale nonché il forte Wohlgemuth sorgente su di un colle isolato sulla riva destra a nord-est dell'abitato di Rivoli – non facevano parte di quel complesso fortificato ideato e in buona parte attuato anni prima dal generale del Genio Franz von Scholl e che, con i capisaldi di Verona, Peschiera, Mantova e Legnago, era destinato a coprire la potente armata comandata dal Radetski, venuto a tutelare i possedimenti dell'impero austriaco in Italia.

La costruzione di questi quattro forti situati all'imbocco sud della valle dell'Adige fu successivamente imposta dagli ammaestramenti che il Radetski aveva tratto dalla guerra del 1848. In questa campagna – fortunata in un primo tempo – i piemontesi erano giunti a minacciare Verona a soli 1300 metri dalla cinta continua; ma quello che aveva maggiormente impressionato e preoccupato il Radetski era stata la facilità, sotto l'aspetto strategico, con la quale le truppe piemontesi – assediata ed espugnata Peschiera – si erano attestate fin quasi a Rivoli minacciando, qualora si fossero addentrate nella Valdadige, di chiudere la via ad un'eventuale ritirata delle sue truppe.

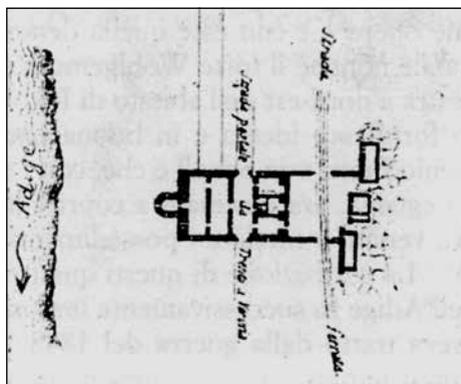
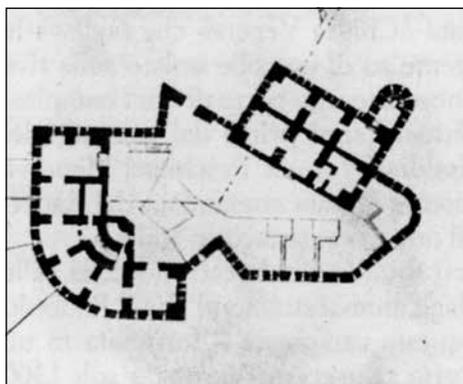
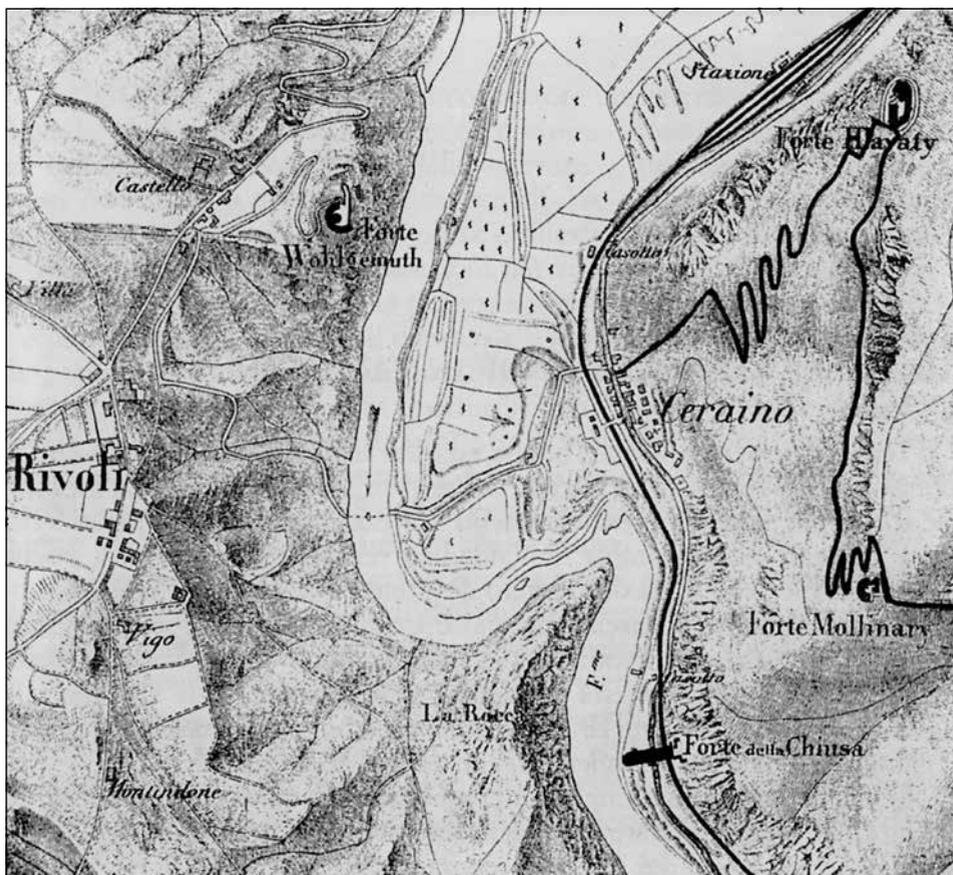


Fig. 1 (in alto). Stralcio di carta topografica militare anteriore al 1866 con indicate le strade di arroccamento tra i forti austriaci.

Fig. 2 (in basso a sinistra). Planimetria del forte Ceraino (già forte Hlawaty) oggi in concessione all'Amministrazione Forestale.

Fig. 3 (in basso a destra). Planimetria del forte «Chiusa Veneta» prima della sua parziale demolizione.

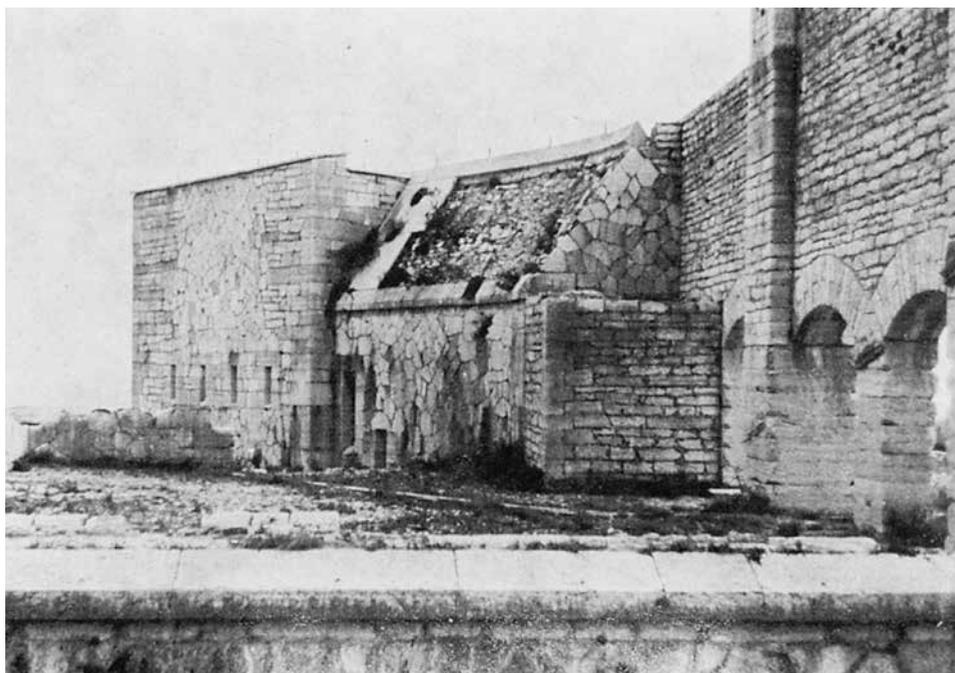


Fig. 4. *Quanto resta del forte Monte (già forte Mollinary) dopo l'esplosione del 1945.*

Il Consiglio superiore di Vienna autorizzò quindi l'I.R. Ufficio delle fortificazioni di Verona, retto in quel periodo dal colonnello Conrad Petrasch, a progettare e realizzare con urgenza questi quattro forti destinati a difendere l'imbocco della valle. Essi – assieme ai quattro forti costruiti attorno a Pastrengo conseguentemente alla campagna del 1859 quando il confine tra l'Austria e l'Italia venne portato poco ad ovest di Peschiera e, verso nord, attraversava longitudinalmente il lago di Garda – vennero così ad integrare il «quadrilatero», nel frattempo potenziato con nuove opere, costituendo in tal modo il primo esempio anche in Italia di «quelle regioni fortificate», propugnate dal belga Brialmont e dai capi delle varie scuole moderne di fortificazione.

Ma torniamo alla nostra strada che, come abbiamo accennato, fu realizzata attorno al 1850 per i servizi inerenti alla costruzione di due forti, Hlawaty e Mollinary, nonché all'arroccamento tra questi. Inoltre essa veniva a collegarli agevolmente con la sede del comando di settore e del deposito che era alloggiato in un palazzetto di buona linea architettonica, tuttora esistente nell'abitato di Ceraino.



Fig. 5. Il forte Ceraino (già forte Hlawaty), oggi in uso all'Amministrazione Forestale.

Il tracciato è quello già allora ampiamente sperimentato per le strade militari di montagna, con una pendenza pressoché uniforme, atta ad essere agevolmente superata dai pesanti carriaggi e dal traino delle grosse artiglierie: ben ordinata nei particolari e specie nei tornanti a largo raggio che si susseguono sia nel primo tratto a monte sia in quello di fondovalle. Robusti e ben curati muri di sostegno ne hanno mantenuta intatta la stabilità mentre il tratto centrale, a mezza costa, è arditamente intagliato nella viva roccia e tuttora in ottime condizioni di conservazione. La larghezza è pressoché costante lungo tutto il percorso – circa 6 metri e mezzo – e provvidamente allargata nei tornanti dove esistono anche spiazzi di riposo.

Si ha ragione di ritenere che questa strada sia stata progettata – come i relativi due forti, nonché alcuni di quelli di Peschiera – dal maggiore del Genio, Felix von Swiatkiewich, mentre i lavori furono diretti sicuramente da questi, perché negli anni attorno al 1850 egli risiedeva presso l'ufficio distaccato a Ceraino. La strada fu mantenuta in perfetta efficienza lungo l'intero percorso fino all'ultima guerra e venne anzi migliorata in vari punti, come attestato da particolari che denunciano tecniche costruttive più recenti.



Fig. 6. Quanto resta della tagliata detta «Chiusa Veneta» dopo la sua parziale demolizione.

Infatti questi forti, passati all'Italia nel 1866, entrarono successivamente a far parte del sistema difensivo detto della «Linea delle Alpi», che tanto sviluppo ebbe dopo il 1880 lungo l'intero arco alpino. Essi, assieme alla costruzione di nuove opere (San Marco, Tagliata D'Incanal, Noale, Masua, Monte Tesoro) furono oggetto di alcune modifiche e ammodernamenti finché, radiati quali opere attive, servirono per lunghi anni quali depositi di munizioni. È nota l'immane rovina, con vittime, che subì il forte Mollinary, nel maggio del 1945 per l'esplosione di quanto conteneva, a seguito dell'incerto e incosciente comportamento di alcuni abitanti della zona che vi erano penetrati.

Così il tratto di strada tra il forte di Monte e il forte Hlawaty subì da allora un completo abbandono, mentre restò efficiente il tratto tra l'abitato di Ceraino e quest'ultimo forte che servì per vari anni ancora quale deposito. Dismesso anche questo circa 15 anni or sono dai militari, fu concesso all'amministrazione forestale che tuttora lo detiene. Attualmente la strada è sbarrata e solo a piedi è possibile compiere abbastanza agevolmente l'intero percorso.

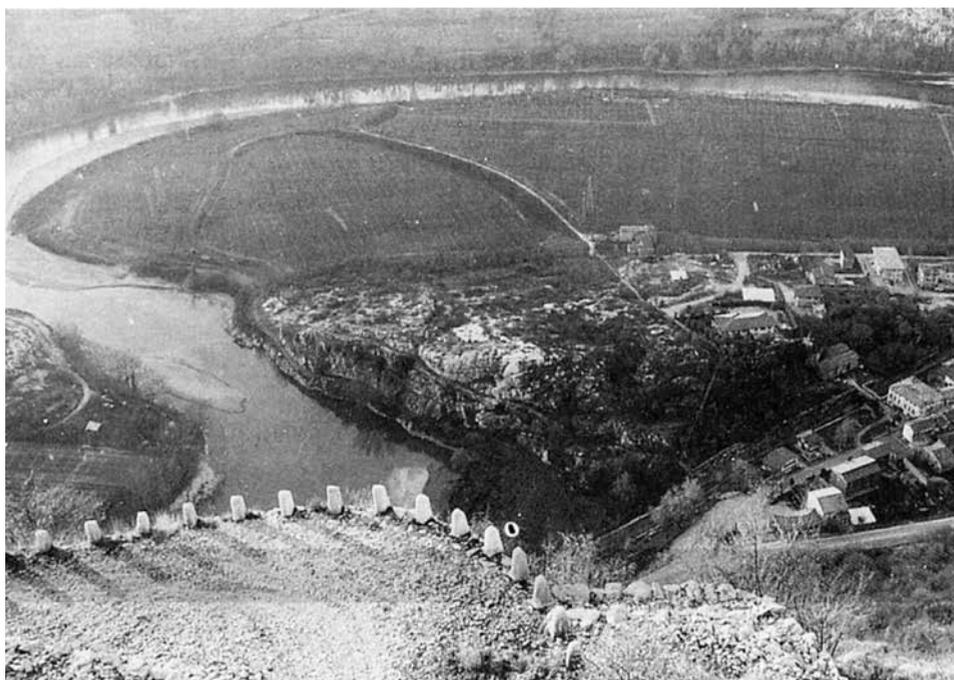


Fig. 7. *Un tornante della strada che dal forte Mollinary scende a Ceraino dominando la Valdadige.*

A questa gita, non faticosa se affrontata con buone calzature, esortiamo coloro che amano la natura, perché il panorama offerto è sommamente piacevole oltre che imponente. Da questa lunga 'terrazza' si domina infatti uno dei tratti più suggestivi e più densi di storia della Valdadige: dall'orrido roccioso della chiusa che tanta impressione suscitò nel sommo Alighieri, alle dolci alture dell'anfiteatro morenico che dominano la piana di Rivoli, dove biancheggia il monumento eretto a ricordo della battaglia in cui Napoleone aveva sconfitto l'armata austriaca dell'Alvinczy; dalla «Rocca» alla «Costa San Marco», sulla cui sommità spicca il grandioso forte costruito dagli italiani nel 1884. Ma soprattutto incomparabile è la visione delle anse dell'Adige che si susseguono in quel tratto a nord della chiusa, lambendo gli ameni centri abitati che già cominciano a risentire dell'architettura trentina, le ville con ridenti giardini, i vigneti rigogliosi di fondovalle.

Ad ogni tornante che si supera, la visione subisce una piacevole quanto inaspettata metamorfosi. Si scoprono infatti nuovi particolari che sfuggono a chi percorra la statale di fondovalle o addirittura l'autostrada, che per la sua uniformità costruttiva nonché per la velocità troppo sostenuta dei mezzi di trasporto non consente di osservare attentamente e di ammirare, rendendolo spesso monotono e quasi noioso, anche il passaggio più seducente.



Fig. 8. *La strada militare, che dal forte Mollinary scende al forte Hlawaty, tagliata nella roccia.*

Scopo di queste righe – era insito nella premessa – è di richiamare l'attenzione su questa strada, già militare e da molti addirittura ignorata anche perché non figura in molte carte topografiche, che meriterebbe invece di essere opportunamente rivitalizzata e valorizzata. E ciò, non solo per i particolari motivi paesaggistici cui abbiamo qui sopra accennato, quanto per lo sviluppo della viabilità in una delle zone più prestigiose della nostra provincia.

Essa infatti costituirebbe un valido e naturale prolungamento e completamento di quella rete stradale realizzata in questi ultimi anni dell'Amministrazione provinciale di Verona collegando con nuove arterie, e con un'intelligente sistemazione delle esistenti, i comuni della Valpolicella, della Valpantena, delle valli di Mezzane, d'Illasi e dell'Alpone e attuando così vari e facili accessi a quello splendido complesso montano dell'alta Lessinia veronese, che nulla ha da invidiare a località più note e celebrate del Trentino e di altre regioni.

In definitiva, la riattivazione di questo tronco stradale verrebbe a collegare direttamente la Lessinia con la Valdadige con un tracciato molto più agevole, oltre che panoramico, di quello, recentemente riattato, che da Sega di Ala scende al fondovalle trentino. La strada, lo ripetiamo, esiste nella sua struttura e non ha bisogno di modifiche di tracciato, perché già rispondente alle esigenze dei mezzi di trasporto attuali, ed è sana nella massicciata di fondo; anche le

opere di sostegno e quelle di scolo delle acque sono tuttora valide, nonostante quasi un cinquantennio di abbandono. Ha solo bisogno di essere ripulita dalla vegetazione spontanea e sgombrata di qualche grossa pietra rotolata dall'alto, nonché di ricevere un ricarico di pietrisco sulla massicciata esistente.

Sul ciglio a valle, i vecchi originali paracarri, in pietra, che le conferiscono un piacevole e armonico aspetto, dovrebbero essere conservati e integrati da moderne, più idonee protezioni, solo dove necessario. Il forte Hlawaty – oggi indubbiamente sottoutilizzato – con un'intelligente, avveduta destinazione potrebbe costituire un suggestivo e vitale punto di riferimento sotto l'aspetto storico e culturale oltre che turistico. La spesa per il ripristino di questa strada riteniamo che non dovrebbe essere esorbitante per le amministrazioni interessate.

Il nostro «Centro di Documentazione per la Storia della Valpolicella» ed insieme il «Gruppo studi e ricerche sulla Valdadige veronese» (Dolcé) nutrono quindi fiducia nel governo della Regione Veneto, nonché in particolare nell'amministrazione della Provincia di Verona che ha dimostrato sempre tanta sensibilità per la montagna veronese, affinché vogliano prendere in esame e in benevola, fattiva considerazione questo bene pubblico che, oltre a portare un notevole contributo alla viabilità della zona, valorizzerebbe sotto l'aspetto paesaggistico, e quindi turistico, un suggestivo lembo della nostra provincia fino ad ora pressoché trascurato e quasi sconosciuto.

VITTORIO JACOBACCI