

COMUNE DI VICENZA



PARCO DELLA PACE

## PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RELAZIONE TECNICO-SCIENTIFICA DI VALUTAZIONE DI RISCHIO  
ARCHEOLOGICO



**P.ET.R.A. s.r.l.**  
Prassi e Teoria nella Ricerca Archeologica  
Via Matorelli 7 a/b - tel. 0439 8802140  
04143 PADOVA  
Cod. Fisc. 01717420436/0285

MAGGIO 2017

redatto	PETRA
verificato	PETRA
approvato	PAN-BS

ATI - registrata a Milano l'11-12-2015 n°44454 serie IT • Capogruppo : PAN ASSOCIATI srl



PAN ASSOCIATI srl • c.f./p.IVA 13352030152  
Milano: via don Carlo Porro 6 Cap. 20128 • tel. 022578982 • fax 022579836 • studio@panassociati.it  
progettisti: dott. for. Benedetto Selleri, arch. Gaetano Selleri



ITS SRL • c.f./p.IVA 02146140260  
Pieve di Soligo (TV): via Corte delle Caneve n. 11 Cap. 31053 • tel. 043882082 • fax 0438980622  
info@its-engineering.com  
progettisti: ing. Giustino Moro  
ESTUDI MARTI FRANCH ARQUITECTURA DEL PAISATGE SL • c.f./p.IVA ESB55218754  
Girona (Spagna): C/Joaquim Vayreda, 63 13-Cap.17001 tel. +34 972214846 • fax +34 972214846 • emf@emf.cat  
progettisti: dott. Martí Franch



FRANCO ZAGARI • p.IVA 07044480585  
Roma: via Giuseppe Andreoli n. 2 Cap. 00195  
tel. 0668801702 • fax 0668808073  
info@francozagari.it  
progettisti: arch. Franco Zagari



GINO LUCCHETTA • p.IVA 02005760265  
Pieve di Soligo (TV): via Rivette n. 9/2 Cap. 31053  
tel. 0438842312 • fax 0438842312  
ginolucchetta@libero.it  
progettisti: dott. Gino Lucchetta

consulenti

**ASPRO  
STUDIO**

ASPROSTUDIO  
Contrà S. Ambrogio 19, 36100 (Vicenza)  
tel: +390444545786 • info@asprostudio.it  
responsabile del servizio:  
Claudio Bertorelli, arch. Francesco Dal Toso

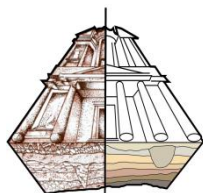
Victor Tenez,  
Riccardo Gini,  
Almo Farino,  
Massimo Venturi Ferriolo.

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

## SOPRINTENDENZE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DI VERONA

**COMUNE DI VICENZA (VI): LAVORI DI PROGETTAZIONE PRELIMINARE, DEFINITIVA ED ESECUTIVA E COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PUBBLICA A PREVALENTE VOCAZIONE RICREATIVA ED AMBIANTALE E DEL NUOVO MUSEO DELL'ARIA NEL SEDIME RESIDUALE DELL'EX AEROPORTO DAL MOLIN DI VICENZA, ORA PARCO DELLA PACE**

**VALUTAZIONE DI RISCHIO ARCHEOLOGICO AI SENSI DEGLI ART. 95 E 96 DEL DLGS N. 163 DEL 12 APRILE 2006 S.M.I.**



# PETRA

## RELAZIONE TECNICO – SCIENTIFICA

**Prassi e Teoria nella Ricerca Archeologica**

Società Cooperativa

Via Matera, 7 a/b

35143 PADOVA

Tel. E fax 049/8802140

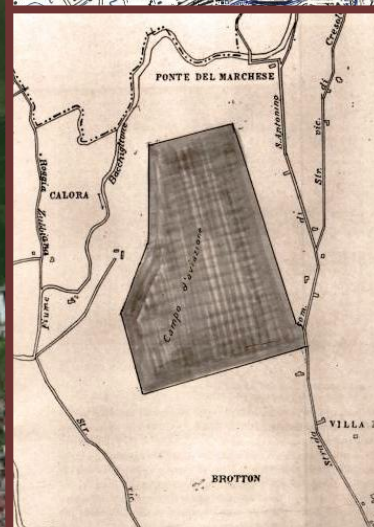
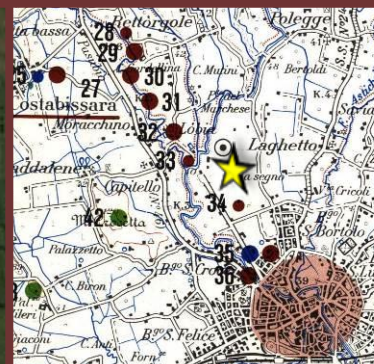
[petracoop@libero.it](mailto:petracoop@libero.it)

[info@petracoop.it](mailto:info@petracoop.it)

C.F. e P. IVA 02436140285

Attestazione di qualificazione  
alla esecuzione di lavori  
Pubblici n°5344/8/00  
Categoria OS 25 – classifica  
IIIbis euro 1.500.000

Sistema Qualità  
UNI EN ISO 9001:2008  
certificato n°0714874  
per Esecuzione di  
Scavi Archeologici





# 1. PREMESSA

## 1.1. Descrizione sintetica dell'opera da realizzare

La valutazione di rischio archeologico oggetto della presente relazione è stata redatta in ottemperanza alla normativa vigente in materia di tutela e conservazione dei beni archeologici e in particolare agli art. 95 e 96 del dlgs n. 163 del 12 aprile 2006, in cui si trovano le prescrizioni relative alla verifica preventiva dell'interesse archeologico in sede di progetto preliminare e alla sua procedura.

L'intervento ha per oggetto la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva sul sedime residuale dell'ex aeroporto Dal Molin di Vicenza - ora Parco della Pace - di un'infrastruttura pubblica a prevalente vocazione ricreativa ed ambientale e del nuovo museo dell'aria. La nuova infrastruttura, collocata nel quadrante nord - orientale dell'abitato di Vicenza esterno al centro storico, si pone come un parco attrattivo a scala territoriale ed è costituito da un sistema di tre elementi perfettamente connessi, importanti per un parco a vocazione ampia e ad alta attrattività: il Parco propriamente detto, il Cuore e la Membrana Urbana con la grande porta d'ingresso e il Museo dell'Aria.



Fig. 1 - La zona di intervento.

Questi tre elementi sono essenziali a definire struttura e vocazioni del Parco della Pace e costituiscono ciascuno un elemento strategico e non sostituibile.

Il Parco sarà costituito da aree che favoriranno una fruibilità più intensa e altre nelle quali la fruibilità sarà più "silenziosa". Gli accessi a queste ultime saranno caratterizzati dalla presenza di piccoli cancelli concepiti anche come segnalazione dell'ingresso in un'area in cui praticare maggiormente il silenzio e l'osservazione anche nei riguardi della fauna presente. Contraddistinte in particolare dalle caratteristiche appena descritte, vi saranno soprattutto due grandi aree poste centralmente al parco in direzione nord - sud, tali da creare anche un parco sonoro che permetta di apprezzare i suoni della natura e i suoni della Pace.

Vi saranno poi ulteriori aree agricole in cui praticare la produzione a KM0, altre più vaste dedicate allo sport e agli spettacoli, oltre ad aree espressamente dedicate alla visita dei giardini, al racconto della storia del movimento pacifista di Vicenza e aree dove poter effettuare attività di mercato. In corrispondenza della Grande Porta della Pace sarà inoltre allestito il Museo dell'Aria. Infatti, considerato l'alto valore memoriale e simbolico dell'area dell'ex - aeroporto Dal Molin in particolare per le vicende che l'hanno caratterizzato nella storia più recente, una grande attenzione progettuale è stata posta alla memoria del luogo e alla storia dell'area, che sarà rievocata proprio tramite l'allestimento del Museo dell'Aria ma anche tramite pannelli e foto su cui rintracciare le tracce tangibili dei frammenti dell'aeroporto, come la pista di atterraggio e l'hangar, che saranno mantenuti a testimonianza del luogo. Grande attenzione sarà data anche al mantenimento e alla valorizzazione delle "piante della pace": margine e anticipazione dei contenuti del parco, emblema della bellezza della natura come portatrice del concetto di pace e risposta alla guerra e alle atrocità umane.

Infine, l'articolazione delle aree che caratterizzeranno il Parco permetterà il mantenimento di coni ottici che garantiranno la percezione dell'intera estensione e vastità dell'area, evidenziandone l'unitarietà pur nella complessità dei paesaggi che la compongono.

Per quanto riguarda la viabilità è prevista una rete principale, una rete secondaria e un sistema di percorsi e sentieri temporanei.

La viabilità principale sarà costituita da un anello perimetrale dello sviluppo di circa 3 km. Costituito da pavimentazione in asfalto, quest'ultimo sarà realizzato in parte sfruttando la viabilità esistente (in particolare nell'area sud) in parte sfruttando il nuovo tracciato per l'uscita di sicurezza dalla base americana posta a nord (realizzato con fondi della base americana) ed in parte con un nuovo tracciato sempre in asfalto della larghezza di 4 m.

Sarà ovviamente mantenuto l'importantissimo collegamento dalla grande porta d'ingresso verso ciò che rimane della pista di atterraggio. Questo percorso sarà fondamentale per permettere le connessioni in senso est-ovest all'interno del parco, e in particolare per visitare alcune delle aree caratterizzate da maggiore attrattività, quali la pista di atterraggio stessa (che potrà essere allagata, o dedicata ad attività varie quali ad esempio lo skate), aree gioco e sportive. Questa stessa viabilità darà inoltre accesso alle aree più "silenziose" e naturali poste nella spina centrale nord-sud. Se ne propone inoltre un'illuminazione sfruttando i diciannove pannelli retroilluminati che costituivano le indicazioni notturne per l'atterraggio. Con ciò si verrebbe a creare un percorso assolutamente strategico ed affascinante capace di introdurre nella sua visita tutti i temi paesaggistici del parco.

Il vicino percorso di uscita di sicurezza per la base posto a sud degli Hangar verrà invece mantenuto come percorso e accesso secondario del parco.

Saranno quindi mantenuti tutti i piazzali d'ingresso e quelli dislocati nelle diverse aree del parco che troveranno, nell'ambito del progetto complessivo, funzioni forti e necessarie legate allo sport e alla ricreazione.

Per quanto concerne i parcheggi, la ristrettezza delle risorse non consente questa fase alcun intervento se non la definizione di alcune aree che possono essere destinate a tale scopo. In particolare un'area verso via Ferrarin posta a Sud degli Hangar per un totale di circa 100 posti, un'area posta in prossimità dell'accesso alla aerostazione (40-50 auto), un area a sud dell'area rugby per un totale di circa 100 posti

Il parco avrà inoltre un ricchissimo patrimonio di prati differenti per le condizioni ecologiche in cui verranno a trovarsi (prati umidi e prati aridi) ma anche per trattamento e specie. Troveranno spazio infatti prati alti, medi e rasati. Nel parco verrà a costituirsi grazie a questo specifico progetto un magnifico affresco di paesaggi differenti caratterizzati da colori cangianti, diversi volumi e forme differenti, diversi ambienti. Anche in questo caso le scelte saranno volte alla massima sostenibilità ambientale ed economica: saranno utilizzate, infatti, specie autoctone dotate di grande rusticità. I prati delle diverse tipologie verranno a costituire quasi il 40 % dell'intera superficie del parco.

Infine, un importante sistema di nuclei boschivi differenti, sempre costituiti da specie autoctone, caratterizzerà le restanti aree del parco, delimitando le grandi radure prative, i bacini, e le aree più attrattive. In grande sintesi troveranno spazio boschi planiziali, boschi igrofilo, un'area Wilderness e frutteti inselvaticiti.

Le zone umide del parco saranno oggetto di un grande progetto di naturalizzazione con specie autoctone arboree ed arbustive igrofile, erbacee perenni igrofile, specie galleggianti e radicate sommerse, specie ossigenanti. Le zone umide costituiranno nel loro complesso oltre 58.000 ml occupando oltre il 9% dell'intera superficie.

In questo senso un ruolo fondamentale sarà svolto dalla nuova rete di canali che, longitudinalmente orientati e sistemati in punti molto visibili lungo i percorsi, costituiranno un sistema uniformemente diffuso previsto per uno sviluppo complessivo di circa 5.700 metri lineari. Realizzati nell'assoluto rispetto delle norme di sicurezza allo scopo di evitare la necessità di porre elementi protettivi (parapetti), i canali saranno costituiti in terra battuta ed avranno profondità variabili a seconda delle stagioni in funzione della escursione della falda freatica, con dimensioni differenziate in funzione di principi estetici ed idraulici, affiancati da elementi arborei od arbustivi lineari ed in forma naturale. **(Fig. 2)**



Fig. 2 - Interventi previsti da progetto

Il progetto di paesaggio consiste quindi, prima di tutto, in un grande lavoro d'intervento sulla morfologia del terreno, intenso e straordinario. La modifica del terreno permetterà di evidenziare la presenza dell'acqua, di creare dei punti di belvedere, di modificare ove necessario la monotonia del piano, conformando situazioni differenti dal punto di vista ecologico. E' previsto quindi un lavoro esteso di scavo e riporto per la reazione di zone umide, di canali, di piccole modellazioni, con riuso di tutto il materiale movimentato, in un'ottica di sostenibilità, sfruttando interamente tutte le risorse naturali disponibili.

Il progetto definitivo ed esecutivo approfondirà il progetto preliminare approvato, tenendo conto delle indicazioni che emergeranno nell'attività di progettazione partecipata, in particolare effettuata mediante i "tavoli della pace", e da eventuali ulteriori incontri e colloqui che l'Amministrazione Comunale vorrà organizzare al fine di indirizzare al meglio la progettazione.

Nella progettazione definitiva ed esecutiva si approfondiranno in particolare gli aspetti tecno-realizzativi del progetto al fine di individuare le soluzioni architettoniche, tecnologiche e strutturali specifiche. Lo scopo del presente studio è di individuare preliminarmente i fattori potenziali di rischio archeologico del territorio esaminato, al fine di pianificare le opere di progetto in considerazione di eventuali prescrizioni di tutela stabilite dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto. L'area attraversata dall'opera è inserita in un più ampio comparto territoriale che ha restituito materiale archeologico.



## 1.2. Metodologia

Per una preliminare valutazione del rischio archeologico nelle aree interessate dalle lavorazioni si è svolto uno studio interdisciplinare che ha compreso:

- Ricerca e analisi delle fonti bibliografiche di settore con l'obiettivo di inquadrare lo sviluppo e l'evoluzione del territorio in esame dal punto di vista archeologico.
- Ricerca su dati inediti storici ed archeologici effettuati tramite lo spoglio sistematico della documentazione accessibile conservata presso gli archivi della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, nella sede centrale di Padova.
- Lettura di cartografie tematiche.
- Analisi archeologica delle fotografie aeree tratte dall'archivio aerofotografico della Regione Veneto per l'individuazione di possibili anomalie di origine antropica o naturale nell'area di progetto.
- Esame autoptico del terreno mediante ricognizione di superficie (*survey*) sui terreni in cui saranno svolte le lavorazioni.

Al fine di delineare un inquadramento storico della zona il più possibile dettagliato, la ricerca è stata estesa ad un comparto territoriale più ampio, prendendo in considerazione le aree immediatamente contermini che meglio potevano caratterizzare storicamente il territorio.

La redazione delle carte tematiche dell'area presa in esame e allegate alla presente relazione è stata effettuata con un programma di grafica vettoriale<sup>1</sup>:

**TAVOLA 1** – *Uso dei suoli*

**TAVOLA 2** – *Visibilità dei suoli e indicazioni dell'origine delle foto da survey*

**TAVOLA 3** – *Distribuzione delle evidenze conosciute e Valutazione preliminare delle potenzialità archeologiche*

I rinvenimenti archeologici nella Tavola 3 sono distinti sulla base della fonte edita o inedita (ricerca d'archivio) da cui si apprende la notizia.

La valutazione preliminare delle potenzialità archeologiche viene proposta con campiture di colore che individuano zone, sulla base delle indagini condotte nell'area di progetto, che presentano diverse potenzialità di rischio (alto, medio e basso).

---

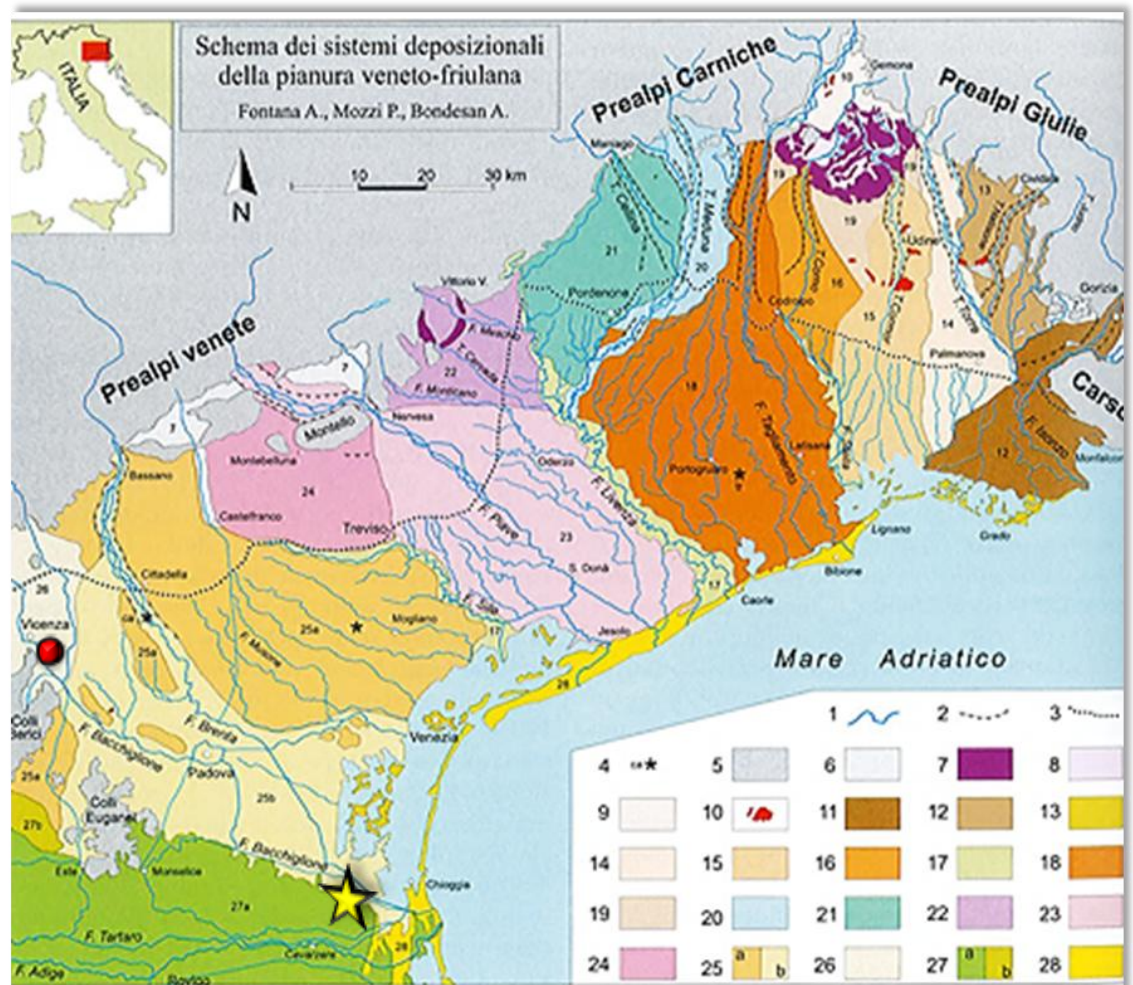
<sup>1</sup> Restituzione topografica con programma AUTOCAD Dott.ssa S. Ferrari.

## 2. RISULTATI DELLE INDAGINI

### 2.1 Il contesto geomorfologico e ambientale

Il comune Vicenza si localizza, dal punto di vista geomorfologico, nell'ambito dell'antica conoide dell'Astico (COMEL 1968 p.13).

Il territorio in oggetto è caratterizzato dai materiali alluvionali, i più recenti dei quali sono afferenti al fiume Bacchiglione. Questi depositi alluvionali hanno tessitura sostanzialmente limo-argillosa. (Fig. 3) Si differenziano per granulometria solo i depositi sempre di natura alluvionale che si trovano nell'area indica in grigio della carta Geolitologica e che dell'area in esame costituiscono solo in parte la porzione a Sud. (Fig. 4)



Legenda: 1) idrografia; 2) orlo delle principali scarpate fluviali; 3) limite superiore delle risorgive; 4) ubicazione delle sezioni stratigrafiche citate nel testo: figg. 3.6a, 3.6b e 3.10; 5) Prealpi, Colli Euganei e Berici; 6) aree alluvionali di corsi d'acqua prealpini; 7) cordoni morenici degli anfiteatri di Piave e Tagliamento; 8) depressioni intermoreniche; 9) piana di Osoppo; 10) terrazzi tettonici dell'alta pianura friulana; 11) megafan dell'Isonzo-Torre; 12) conoide del Natisone-Judrio; 13) isole lagunari; 14) megafan del Cormor; 15) megafan del Corno di San Daniele; 16) megafan del Corno di San Daniele; 17) sistemi dei principali fiumi di risorgiva (Stella, Livenza e Sile), localmente incisi; 18) megafan del Tagliamento; 19) aree interposte tra megafan, appartenenti al sandur del Tagliamento; 20) megafan del Meduna; 21) conoide del Cellina; 22) conoidi dei fiumi Monticane, Cervada e Meschio, e degli scaricatori glaciali di Vittorio Veneto; 23) megafan del Piave di Nervesa; 24) megafan del Piave di Montebelluna; 25) sistema del Brenta: a) settore pleistocenico (megafan di Bassano), b) pianura olocenica del Brenta con apporti del Bacchiglione; 26) conoide dell'Astico; 27) sistema dell'Adige: a) pianura olocenica con apporti del Po; b) pianura pleistocenica; 28) sistemi costieri e deltizi.

Fig. 3 – Schema dei sistemi deposizionali della pianura veneto-friulana, da BONDESAN A., MENEGHEL M. (a cura di) 2004. Il cerchio rosso indica l'area oggetto dello studio. Come si vede, l'area di indagine ricade nella conoide dell'Astico





Fig. 4 - Estratto della carta Geolitologica della Provincia di Vicenza con il particolare del Comune di Vicenza.

I suoli dell'area oggetto di questo studio sono iscritti alla "Provincia dei Suoli della bassa pianura antica, calcarea, a valle della linea delle risorgive, con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane e depressioni a depositi fini di età Pleistocenica" (sigla BA della Carta dei Suoli del Veneto). Si tratta in generale di suoli costituiti da superfici pleistoceniche di origine fluvio-glaciale formate in zona dalle alluvioni del Brenta, con diverse morfologie: superfici pianeggianti costituite dai limi fortemente calcarei che caratterizzano nel particolare la zona in oggetto (sigla BA2.1); dossi pianeggianti formati da sabbie da molto a estremamente calcaree (sigla BA1.3). Dal punto di vista litostratigrafico quindi il territorio è caratterizzato da un sottosuolo che risulta costituito da limi ed argille talora sabbiosi alternati a sabbie legate alle zone di paleoalveo. Alcune stratigrafie profonde indicano inoltre la presenza di sottili livelli di ghiaietto che rappresentano certamente la terminazione verso valle dei livelli ghiaiosi tipici dell'area di media pianura, area che si trova già pochi chilometri a nord (Fig. 5).

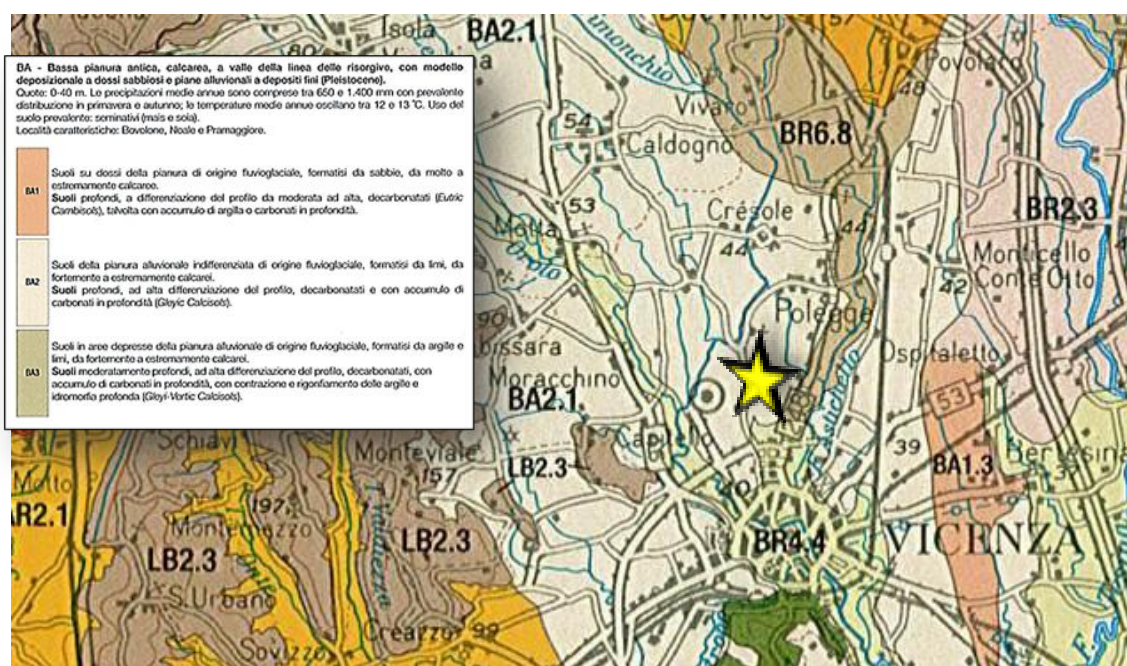


Fig. 5- Estratto dalla Carta dei Suoli del Veneto, 2005. Indicazione dell'area di intervento ubicata su suoli BA2.1

Il territorio in esame risulta pianeggiante, con quote altimetriche decrescenti da nord-ovest verso sud-est, comprese quindi tra circa 26 e 18 metri s.l.m.m. e con una pendenza media di circa l'uno per mille.

L'aspetto geomorfologico del Comune di Vicenza per l'area in esame si presenta piuttosto omogeneo di pianura alluvionale in cui si osservano microrilievi da 1m a 5 m massimo dovuti alla presenza di paleoalvei del Fiume Bacchiglione e dei depositi dello stesso. La morfologia attuale del paesaggio nell'area di progetto e nelle aree contermini alla stessa, risulta essere prevalentemente di origine antropica. L'aspetto morfologico sembra essere l'esito di trasformazioni profonde dell'assetto originario del paesaggio da parte dell'uomo sin dall'epoca romana con la divisione agraria, oggi compromessa da trasformazioni moderne. (Fig. 6).

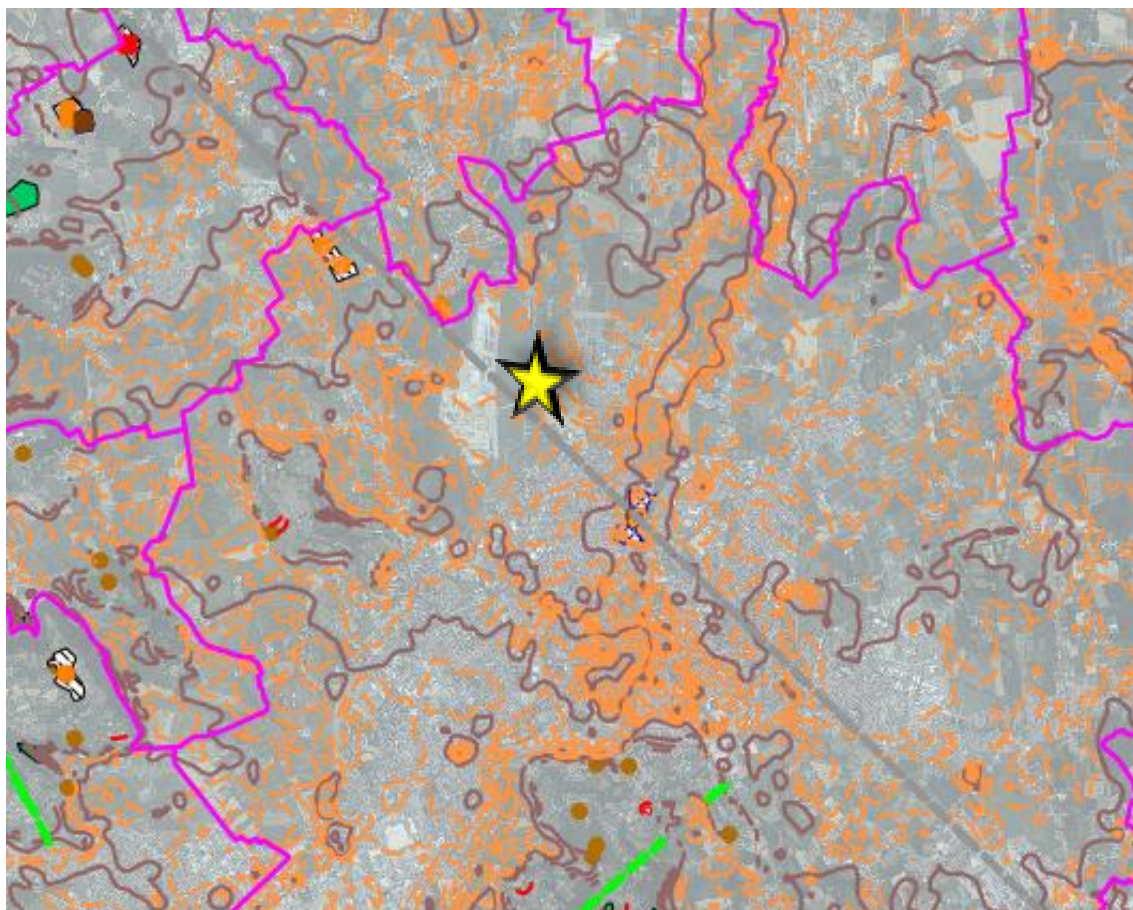


Fig. 6 – Estratto della Tavola PAT Carta geomorfologica della Provincia di Vicenza con area dove si svolgeranno le lavorazioni.



**Fig. 7 –** Elaborato 1 PAT Carta dei Vincoli e della pianificazione superiore del Comune di Vicenza.



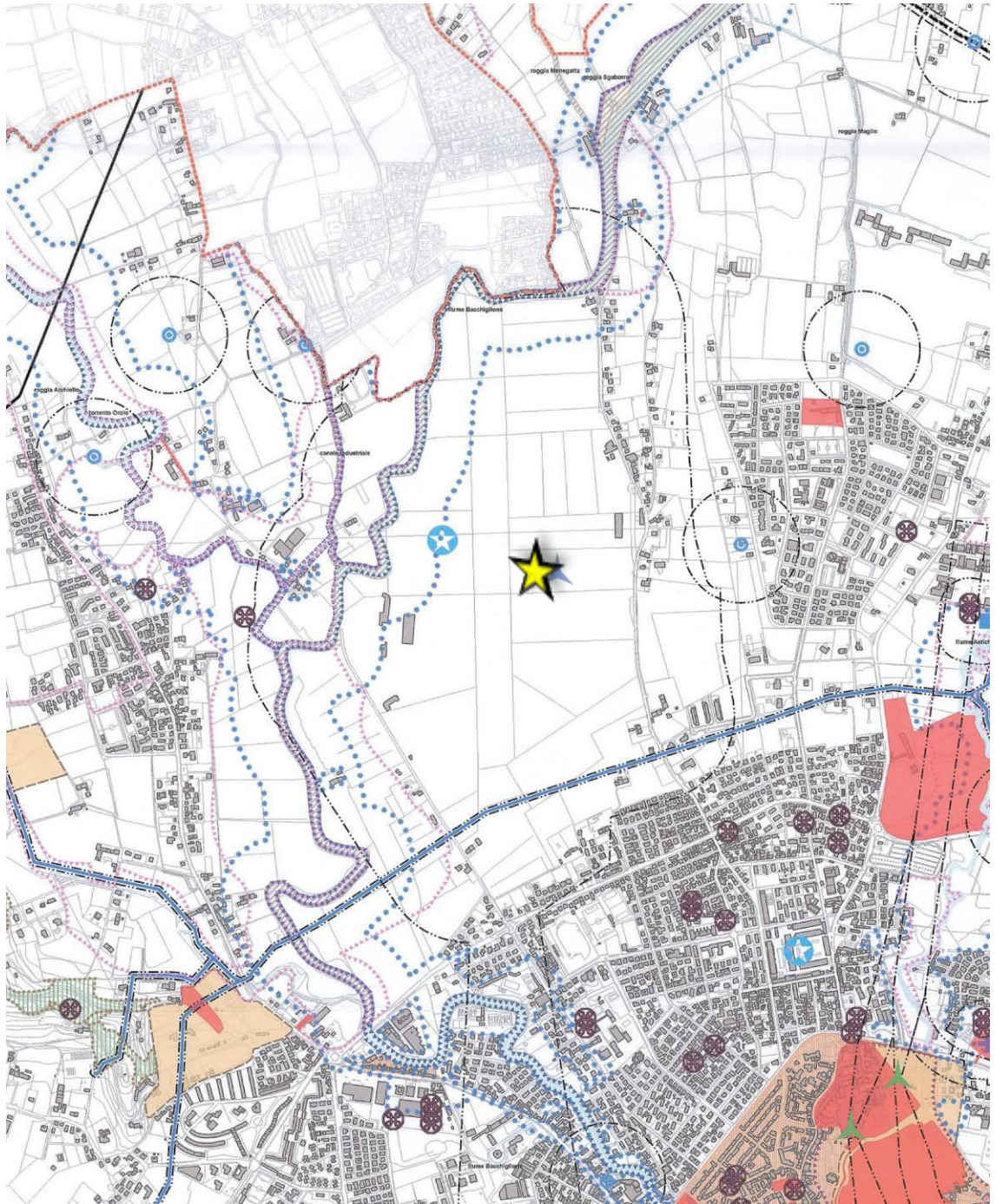
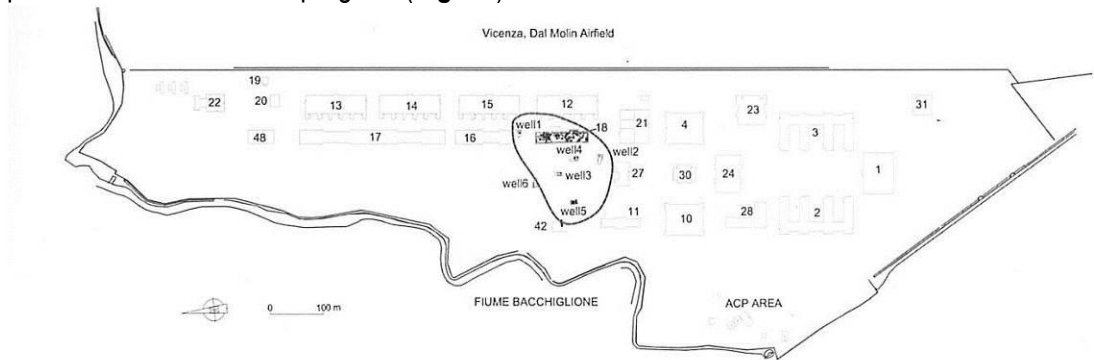


Fig. 8 – Estratto dall'Elaborato 1 PAT Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale del Comune Vicenza con area dove si svolgeranno le lavorazioni e relativa legenda.

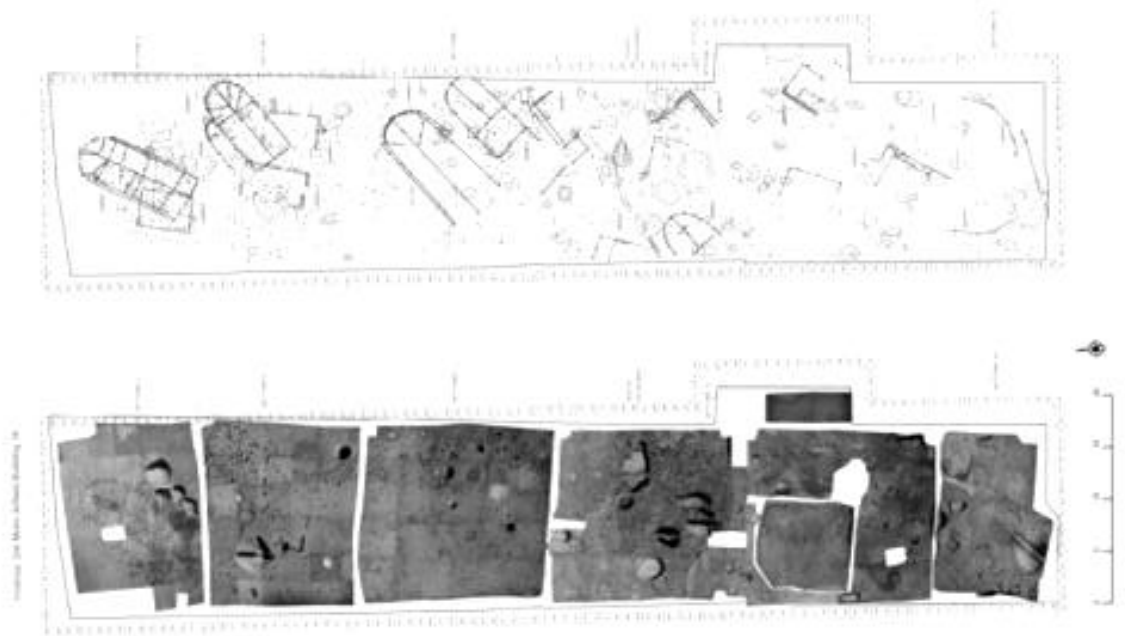
### -Epoca pre-protostorica

Le frequentazioni di epoca preistorica del territorio preso in esame viene confermato dal rinvenimento di un esteso insediamento pluristratificato datato al periodo Neolitico all'interno della nuova struttura aeroportuale Dal Molin). Le indagini archeologiche vennero condotte dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto all'interno dell'area di progetto dell'edificio 18 (Fig. 9) e individuarono due livelli di frequentazione dell'area con materiale riferibile all'inizio del Neolitico Medio con materiale della prima fase della Cultura dei Vasi a Bocca Quadrata (prima metà del V millennio cal BC) e una probabile fase più antica con materiale Fiorano (Tinè et Alii, 2012). Il contesto neolitico documentato all'interno della Base descrive una scelta insediativa caratteristica dell'epoca e relativa alla geomorfologia del territorio in oggetto: come contestualizzato (Paragrafo 2.1) si tratta di una piana alluvionale improntata sostanzialmente dal

Fiume Bacchiglione con sequenze deposizionali locali che durante i momenti aridi-secchi vedono la formazione di suoli. Queste superfici rilevate della piana alluvionale diventano sedi favorevoli per gli insediamenti preistorici i quali vengono sepolti da ulteriori depositi alluvionali in momenti di umidità. Per questo motivo non si può escludere che vi siano ulteriori tracce di frequentazioni pre-protostoriche nell'area di progetto (**Fig. 10**)



**Fig. 9** – Planimetria generale del sito con aree di scavo negli edifici (da Tinè et Alii 2012)



**Fig. 10** – Rinvenimenti neolitici all'interno della Base Militare Americana Dal Molin (da Tinè et Alii 2012)

## -Epoca romana

Il popolamento in epoca romana dell'area a Nord di Vicenza è testimoniato, oltre che dalle tracce delle ripartizioni agrarie (**Fig. 11**), dai ritrovamenti di materiale sporadico in superficie o da scavi archeologici di cui si ha informazione edita e inedita. I rinvenimenti di epoca romana sul territorio contermini all'area in cui sorgerà il futuro Parco della Pace, riferiscono di attività agricole, di infrastrutture (acquedotto) e di edifici sia ad uso insediativo e sia culturale. Si distinguono i rinvenimenti editi dell'area contermini all'area di progetto del nuovo Parco della Pace e le notizie degli scavi effettuati all'interno del cantiere della nuova Base Americana Dal Molin. (**Fig. 9**)



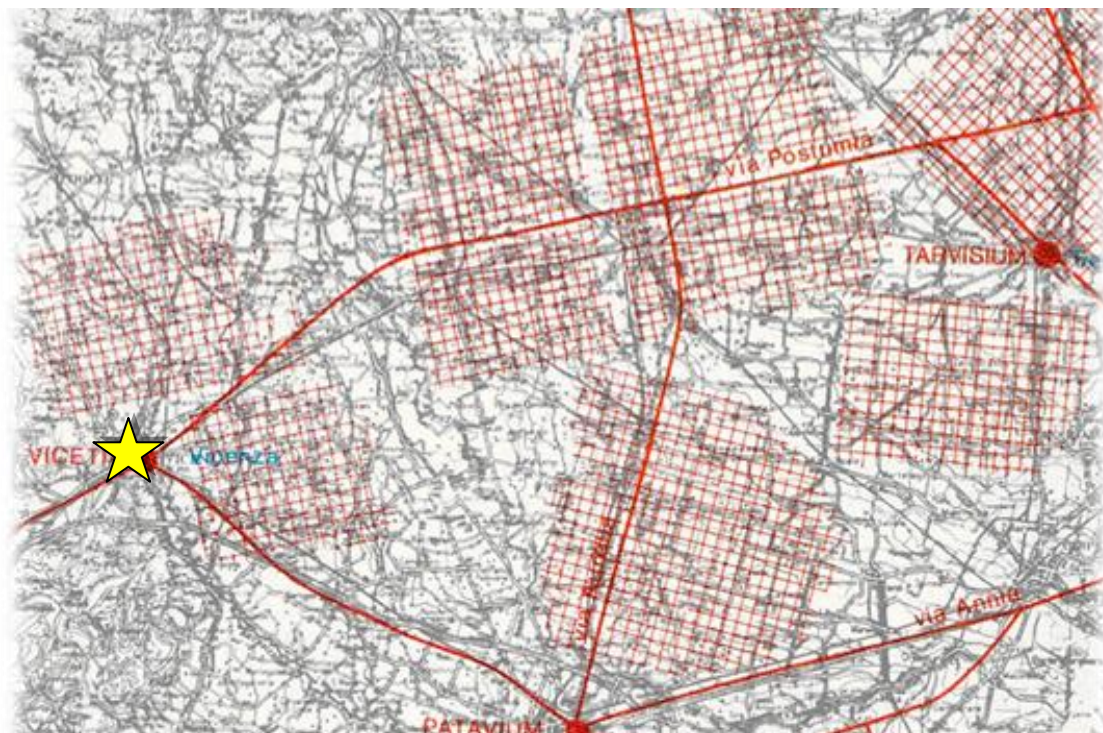


Fig. 11 – Le aree centuriate e la viabilità romana del Veneto centro-orientale (Bosio, 1987). In evidenza l'area delle lavorazioni.

I siti di cui si ha notizia edita nelle vicinanze dell'area di progetto riguardano sostanzialmente il percorso dell'acquedotto che alimentato dalle risorgive della pianura settentrionale approvvigionava Vicenza.

Adiacente al lato Ovest del Dal Molin scende con andamento Sud Est fino al centro della città di Vicenza l'acquedotto romano, della prima metà del I sec. d.C., di cui rimangono evidenti tracce materiali in varie località.

- Lobia dove sono visibili i resti di cinque arcate e venticinque pilastri del monumentale acquedotto. La struttura su arcate a tutto sesto (con luce di 3,30 m) impostate su pilastri a sezione rettangolare alternati in modo irregolare a piedritti a pianta cruciforme. (CAV III. F.50, n. 32 Fig. 12)



Fig. 12 – Estratto della CAV, F50-Padova.

- località Ponte del Bo' tracce di materiale edilizio probabilmente relativi ad un pilone dell'acquedotto (Tavola 3, n. 10 – CAV III. F.50, n. 33 Fig. 12).



- in viale Ferrarin e comunque lungo il margine sud-occidentale del complesso aeroportuale Dal Molin, in una zona in cui nel 1995 era stato rinvenuto un pilastro dell'acquedotto romano in giacitura secondaria probabilmente a causa dei lavori agricoli, si è documentato un tratto di 150 m di tredici basi di pilastri dell'acquedotto romano con allineamento N/NO S/SE (**Tavola 3, n. 11**; Rigoni, Raimondi 2012 **Fig. 13**).



**Fig. 13** – Il pilastro dell'acquedotto romano ritrovato nel 1995.

- adiacente a ovest all'area dei pilastri dell'acquedotto venne alla luce un tratto di via glareata seguita in piano per una lunghezza di 28 m e una larghezza di 3,60 m. La strada si sovrapponeva ad un tracciato precedente probabilmente coevo alla struttura idraulica (**Tavola 3, n. 11**; Rigoni, Raimondi 2012).

- più a Sud, verso il centro della Città, in località Brotton si ha notizia di un tubo di terracotta parte della condotta pertinente all'acquedotto romano e di un iscrizione funeraria di *L. Minicius Rufus* della tribù *Aemilia* che viene interpretata come prova dell'esistenza di una divisione agraria nell'area a Sud di Vicenza (**Tavola 3, n. 15**– CAV III. F.50, n. 34 **Fig. 12**).

In località Brotton, Via Gioberti, nel 1700 tra la sponda destra del Bacchiglione e il tracciato dell'acquedotto romano, a seguito delle arature, vennero alla luce tratti murari, materiali edilizi e frammenti di statue fittili. Sulla base di questi rinvenimenti si è ipotizzata la presenza di un tempio. Nel 1965 all'angolo con via Monti, vennero alla luce un capitello dorico ceramica a vernice nera, decorazioni edilizie come due antefisse con una figura alata acefala in atto di posare le mani sulla criniera di leoni rampanti interpretata come dea dominatrice di animali o Potnia Theron (Reitia no Artemide Persica). Sembra vi fosse un edificio di piccole dimensioni in materiale deperibile destinato al culto di una Potnia Theron che le antefisse riferiscono all'epoca tardo repubblicana (**Tavola 3, n. 14**– CAV III. F.50, n. 35 **Fig. 12**).

- A seguito di indagini preventive condotte tra il 2009 e il 2011 dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, all'interno del cantiere della nuova Base Militare Americana Dal Molin, si è rinvenuto un contesto rustico epoca romana (Gamba, Raimondi 2012). Il contesto rustico si trovava all'interno dell'area di progetto dell'edificio 16 e relativo parcheggio (**Tavole 3, n. 7**). In una superficie di 10.000 mq è venuto alla luce un complesso residenziale e produttivo con varie fasi edilizie: una più antica di cui si conservavano labili tracce, una fase di espansione datata all'età imperiale e una di II III sec in cui si documenta un'ulteriore ampliamento, leggermente disorientati rispetto ai precedenti, e riutilizzo del materiale edilizio. (**Fig. 14**)



Fig. 14 – Posizionamento e planimetria dell'area di scavo della villa all'interno della Base Militare Americana Dal Molin (da Gamba, Raimondi 2012).

### -Epoca medievale e moderna

L'area oggetto dell'indagine si colloca nel settore centro - settentrionale del territorio comunale della città di Vicenza, nella sua porzione più occidentale, delimitata verso ovest dalle sinuosità delle anse formate dal percorso nastriforme del fiume Bacchiglione e dal tracciato lineare della strada del *Brotton*, leggermente inclinato verso sera e attualmente corrispondente alla carreggiata di viale Ferrarin. La zona, favorita dalla vicinanza del letto del fiume, era sicuramente frequentata già in epoca preistorica e successivamente in età romana, quando la struttura dell'acquedotto – di cui in località Lobia sono ancora visibili i piloni di sostegno - con la strada che ne affiancava il percorso delimitavano verso occidente l'area in oggetto<sup>2</sup>. (CAV III. F.50, n. 32 **fig. 15**)

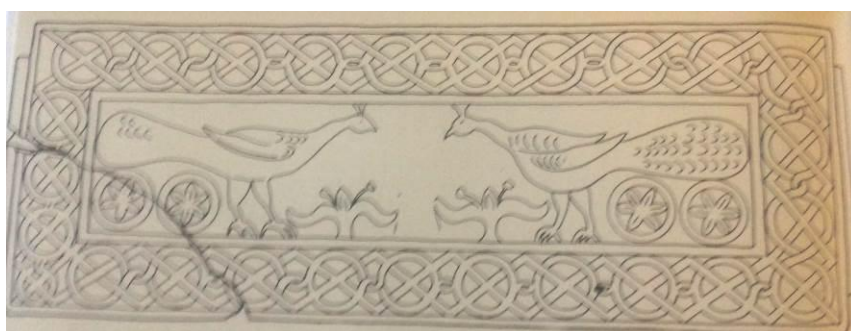


Fig. 15 – Alcuni dei piloni dell'acquedotto romano a Lobia e il basamento ritrovato in Corso Fogazzaro .

<sup>2</sup> Ritrovati di recente anche nel corso degli scavi per la costruzione della base americana *Dal Din* e in Corso Fogazzaro. V. Archivio S.b.a.V..



Con il passaggio fra l'età antica e l'altomedioevo la suddivisione agraria e amministrativa fortemente impressa tramite la maglia centuriata dovette sopravvivere solo in parte al peggioramento generale delle condizioni climatiche ed all'incuria sostanziale in cui caddero molte parti del territorio. Molte ed importanti furono le trasformazioni sopraggiunte più o meno spontaneamente a causa di eventi catastrofici soprattutto di natura alluvionale ma anche dal prevalere della vegetazione spontanea nelle terre incolte rispetto a quelle ancora lavorate. Il mutare progressivo e continuo dell'assetto politico ed economico più generale che contraddistinse quest'epoca storica di passaggio fra l'evo antico e quello di mezzo comportò anche sensibili variazioni delle situazioni a livello locale, come nel determinare la sopravvivenza delle città di più antica fondazione come Vicenza ma anche nelle dinamiche d'insediamento e di sfruttamento del territorio circostante. In particolare, a testimonianza di questo periodo nell'area oggetto d'esame, sono le tracce di spoliazione e riuso cimiteriale di età tardoantica dell'insediamento rustico scavato nel sedime della vicina caserma Dal Din<sup>3</sup>, (**Tavole 3, n. 7**) ma anche le tracce architettoniche più antiche conservate in due diverse chiesette/oratori a nord – est dell'area del futuro parco, rispettivamente da Santa Maria Etiopissa di Polesse e dalla chiesetta di San Martino in località Ponte del Marchese, entrambe di epoca altomedievale<sup>4</sup>. (**Tavole 3, n. 1a-b, Fig. 16**).



**Fig. 16** – La chiesa di San Martino al Ponte del Marchese ed i frammenti architettonici altomedievali conservati qui e alla chiesa di Santa Maria Etiopissa.

L'espansione di pievi e monasteri ma anche di fortezze ed avamposti protetti distribuiti nel territorio in origine appartenenti al vescovo, al capitolo della cattedrale, ai grandi monasteri urbani e a signori laici contribuirono, nel passaggio al pieno medioevo, alla sua manutenzione più o

<sup>3</sup> Vedi nel testo, paragrafo precedente e capitolo sulla ricerca d'archivio

<sup>4</sup> Nei pressi della chiesa di San Martino è segnalata anche la generica presenza di una tomba *longobarda*.



meno capillare. Soprattutto attraverso il controllo delle *curtis* e delle aziende agricole che sfruttavano fattivamente le risorse del suolo, la configurazione generale dall'età romana fu tramandata nei secoli successivi, sicuramente modificata nell'assetto geomorfologico, viario e nella ripartizione delle proprietà, contribuendo alla trasformazione e scomparsa di buona parte delle antiche suddivisioni, oggi di difficile lettura.

La città allargò a macchie di leopardo i propri confini giurisdizionali, sia attraverso possessi propri - talora occupati arbitrariamente, talora confiscati - che tutelando gli interessi dei signori rurali che si erano inurbati. Di qui un quadro estremamente disomogeneo che il Comune cercava di semplificare, neutralizzando i poteri concorrenti nel controllo pieno del territorio, estendendo la propria egemonia sui punti forti del territorio e sui castelli signorili in particolare.

Lo sviluppo dell'area nei secoli successivi fu quindi marginale rispetto ai quartieri cittadini, costituendo di fatto il prolungamento di Borgo Pusterla / San Marco e di San Bartolomeo, verso gli orti e le campagne del *Brotton* che, già partire dal XV secolo, erano controllate dalle ville suburbane e le residenze nobiliari di campagna anche di notevole pregio costruite attorno a Vicenza e destinate al governo delle attività agricole del contado. All'avvento dell'epoca moderna, l'intensa opera di sfruttamento dell'entroterra veneto, impostata e fortemente voluta dalla repubblica di Venezia, comportò un rafforzamento nella gestione delle risorse naturali, aumentandone la manutenzione e apportando al bisogno le modifiche rese allora disponibili dall'avanzare del progresso tecnico. Quando le grandi famiglie del patriziato veneziano s'impossessarono della regione, la costruzione delle grandi e caratteristiche abitazioni padronali e l'adeguamento al nuovo ordine dell'originaria rete di strade, canali, fossi e scoline - in parte realizzati *ex – novo* - modificò profondamente il disegno distributivo dell'infrastruttura territoriale, integrandosi fino al punto da costituire la realtà portante arrivata fino ai nostri giorni.

E' a questo periodo prosperoso che vanno riferiti i resti strutturali di edifici rustici ed artigianali, fra cui una fornace, ritrovati nel corso dello scavo della costruenda Caserma Dal Din, (**Tavole 3, n. 9**) ma anche quelli individuati nel settore 2, nell'area più meridionale del Parco della Pace<sup>5</sup>(**Tavola 3, n. 12, fig. 17**)

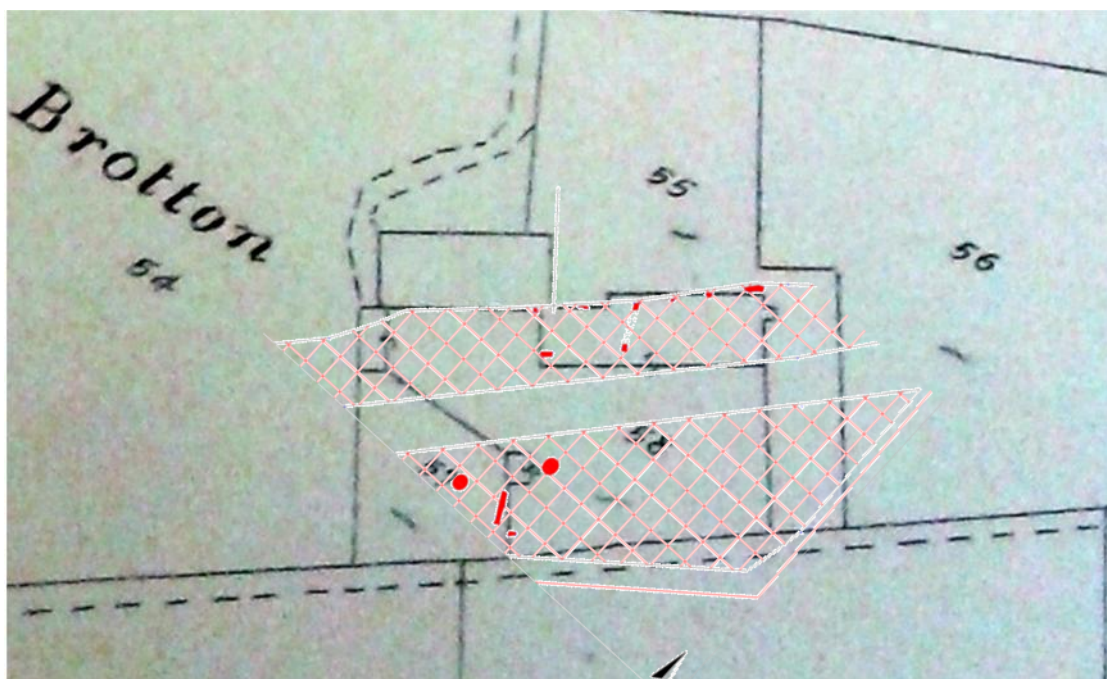


Fig. 17- Sovrapposizione approssimativa dei rilievi dei rinvenimenti effettuati sul campo nel settore 2 alle strutture identificate nel catasto italiano.

Lo sviluppo anulare delle diverse cerchie murarie urbane che seguirono l'espansione del centro storico cittadino fu il modello di estensione che determinò la linea di separazione fra il nucleo urbano e il territorio circostante, quando all'inizio dell'età contemporanea le cortine più esterne furono affiancate da grandi viali di circolazione che ne riproponevano l'andamento.

<sup>5</sup> Vedi *infra*, capitoli successivi.

Intercettandone il percorso, questi ultimi s'integrarono con le arterie principali che univano la città al contado circostante, assorbito nell'avanzare progressivo dell'accrescimento della periferia urbana. Verso nord, nelle zone attraversate dall'attuale via Ferrarin - la via che portava al Brotton e al Ponte del Marchese - e via Sant'Antonino, già da diverso tempo andavano concentrandosi e sviluppandosi le installazioni di natura militare, vocazione protratta anche nella prima metà del XX secolo

L'aeroporto di Vicenza nacque per volontà della provincia e del comune nel 1921, in quella che era stata la piazza d'armi della città durante la Prima guerra mondiale, con la realizzazione di una pista in erba di 500 metri, per poter permettere all'appena costituito Aeroclub di operare. (fig. 18)

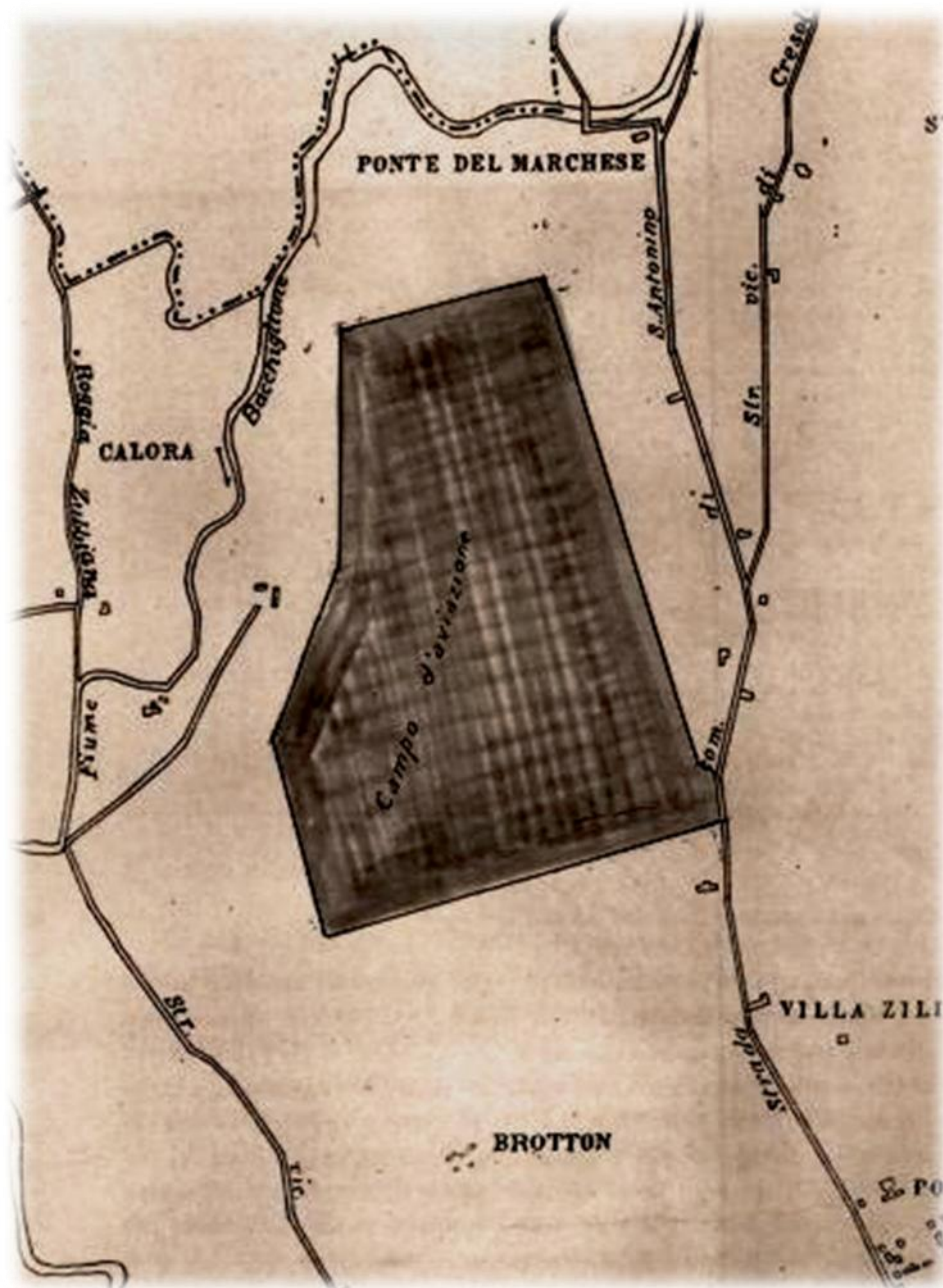


Fig. 18 - Il neonato campo d'aviazione a nord di Vicenza, in località Brotton.

Successivamente, l'aeroporto venne acquisito dalla Regia Aeronautica, che provvide a potenziare l'aeroporto, costruendo hangar, torre di controllo, quartier generale e altre strutture ausiliarie, ed allungando la pista, portandola a 1000 metri e pavimentandola in cemento. Durante la seconda guerra mondiale, l'aeroporto fu sede del 16° Stormo Bombardamento Terrestre, equipaggiato con i CANT Z.1007. Dopo l'8 settembre del 1943, l'aeroporto rimase in mano alla Repubblica Sociale Italiana, dove venne trasferita una squadriglia del 3° Gruppo caccia "Francesco Baracca" e una serie di squadriglie della Luftwaffe. (fig. 19)





Fig. 19 –.Inaugurazione dell'aeroporto vicentino appena ristrutturato nell'anno 1938..

Fu la Luftwaffe, nel 1943, ad allungarla fino agli attuali 1500 metri, costruendo inoltre un imponente *dispersal* nelle campagne circostanti, dove venivano nascosti e protetti gli aerei dai bombardamenti alleati. Il *dispersal* si sviluppava ad est dell'aeroporto, fino alla frazione di Saviabona, ed era costituito da piste in terra battuta. Durante il periodo della RSI, per un breve periodo, operò presso il Dal Molin l'asso Adriano Visconti. (fig. 20)



Fig. 20 –.In alto , la pista dell'aeroporto potenziata ed allungata dalla Luftwaffe durante il secondo conflitto mondiale. In basso, bombardamenti aerei delle forze alleate su Vicenza e l'aeroporto Dal Molin - 1945.



Nel dopoguerra, l'aeroporto era destinato a diventare l'*Aeroporto delle Venezie* ancor prima della scelta veronese. L'immobilità politica e la presenza dei militari dell'aeronautica (di fatto si trattava di aeroporto militare ad uso civile) rallentarono il progetto, finendo poi per scegliere il Catullo di Villafranca. La costruzione a fine anni ottanta di alcune ville nel territorio del comune di Vicenza e di un intero quartiere nel confinante comune di Caldogno limitarono notevolmente la possibilità di espansione dello scalo. Nel 1947 l'aeroporto sospese la sua funzione civile, con il decollo dell'ultimo volo delle Avio Linee Italiane per Roma. La sospensione durò per 50 anni. (fig. 21)



Fig. 21 – Manifestazione al Dal Molin all'inizio degli anni '60 del secolo scorso.

Durante il periodo della guerra fredda, il Dal Molin fu sede del Comando Operativo delle Forze Aeree, e della 5ª ATAF che, durante le guerre balcaniche fu il cervello delle operazioni aeree che si svolsero in questi conflitti. La drastica perdita d'interesse nei confronti dell'aeroporto all'inizio degli anni duemila, portò allo spostamento della 5ª ATAF e del COFA da Vicenza a Poggio Renatico nel 2004, mentre al Dal Molin restarono solamente il Campalgenio, la VAM ed un paio di Eurofighter Typhoon con relativo equipaggio proveniente dal Reparto Sperimentale di Volo per testare le capacità del velivolo. (fig. 22)



Fig. 22 – Uno dei velivoli militari al del Dal Molin .

Tra la metà degli anni novanta e gli anni duemila si tentò di rilanciare l'attività civile (voli per Roma, Fiumicino, Monaco, Olbia, Forlì), che però andarono a scontrarsi con la limitata operatività dell'aeroporto, come la mancanza di strumentazione per il volo in notturna. A fine del 2006 la pista e l'aeroporto furono dotati della strumentazione necessaria, senza che però riprendesse un regolare servizio di trasporto aereo, mentre all'inizio dell'anno successivo l'aeroporto era aperto al traffico con orario 07.00-20.00 LT estendibile su richiesta con preavviso di 24 h. Erano operative le procedure di avvicinamento strumentale IFR, dogana e controllo di Polizia. (fig. 23)



Fig. 23 –. L'aeroporto riaperto al traffico civile.

All'epoca era in corso a Vicenza un grande dibattito, a causa della disponibilità del consiglio comunale e provinciale a cedere il "Tomaso Dal Molin" all'esercito degli Stati Uniti, che aveva espresso l'intenzione di riunificarvi la 173<sup>a</sup> brigata paracadutisti (4 battaglioni su 6 erano di stanza in Germania). Il 16 gennaio 2007 fu data notizia del via libera ufficiale del governo italiano alla costruzione della base, per un costo stimato di circa 325 milioni di euro.

Il 1° marzo 2008 gli ultimi militari italiani che gestivano la torre di controllo furono trasferiti e l'aeroporto divenne a tutti gli effetti civile. Il 10 aprile successivo l'aeroporto venne ufficialmente cancellato dalle carte di navigazione e le procedure di avvicinamento strumentale IFR furono dismesse. <sup>6</sup>(fig. 24)



Fig. 24 –. La costruzione della nuova base delle forze statunitensi "Dal Din".

<sup>6</sup>Il presente paragrafo è il frutto della rielaborazione del contenuto della pagina di Wikipedia espressamente dedicata all'argomento: [www://it.wikipedia.org/wiki/Aeroporto\\_di\\_Vicenza](http://it.wikipedia.org/wiki/Aeroporto_di_Vicenza)



Per compensare lo spazio occupato dalle nuove strutture della base militare "Dal Din", la restante superficie appartenente al precedente scalo aeroportuale è stata destinata alla creazione di un parco pubblico "della Pace", alla cui realizzazione sono dedicati i lavori preliminari sopra descritti. (fig. 25)



Fig. 25 –. Opotetico Rendering del futuro parco della Pace.

## 2.2.2 Ricerca d'archivio

Nel mese di luglio 2016 è stata effettuata dalla scrivente la ricerca in archivio, presso la Soprintendenza Archeologia del Veneto, di documentazioni relative a rinvenimenti archeologici, scavi o assistenze archeologiche effettuate nella zona oggetto di studio.

Si sono individuate varie notizie di rinvenimenti avvenute nelle immediate vicinanze e all'interno dell'area del futuro Parco della Pace.

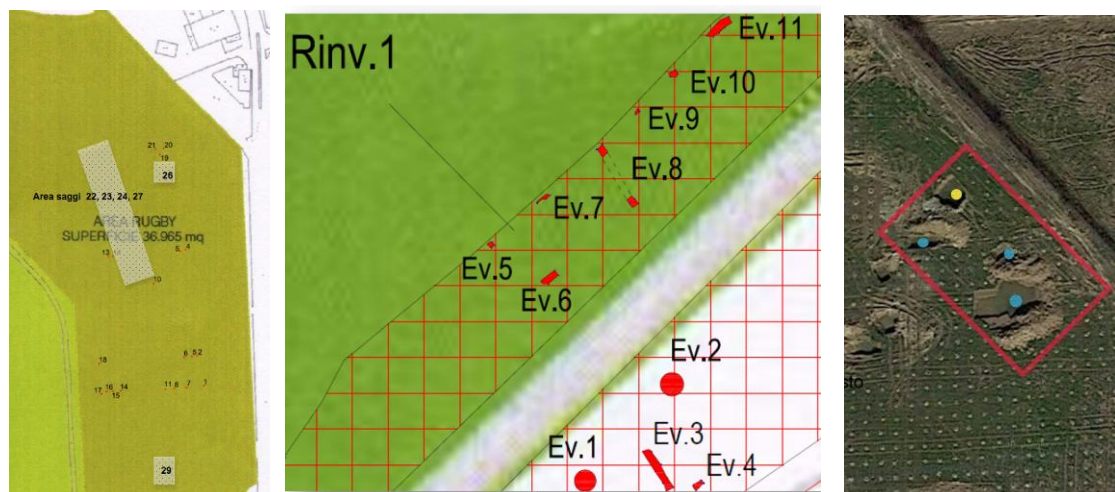
Prevvia autorizzazione del funzionario incaricato, la Dott.ssa Cinzia Rossignoli, si sono potuti utilizzare sinteticamente i dati desunti da un lavoro effettuato nel mese di novembre 2013<sup>7</sup> il cui oggetto di indagine era il Campo da rugby che confina con l'angolo NE del futuro Parco della Pace.

Il lavoro consistette nell'assistenza archeologica alle operazioni di bonifica bellica e permise di individuare tracce di evidenze archeologiche di varie epoche da quella preistorica a quella moderna.

Di epoca preistorica, si individuò, in una delle fosse effettuate durante la bonifica bellica, un suolo di colore bruno-nero che portava un frammenti di ceramica grezza e una scheggia in selce (**Tavola 3, n. 4**). L'identificazione cronologica più precisa non è stata possibile.

Di epoca romana invece un fossato o canale di scolo con andamento EO (**Tavola 3, n. 2**), mentre di epoca presumibilmente moderna sembra essere un lacerto di massicciata in frammenti di calcare che si ipotizza potesse essere una strada (**Tavola 3, n. 3**).

Nel corso delle successive operazioni di assistenza e controllo archeologico dell'area sono poi emerse delle evidenze strutturali nell'area meridionale interpretabili, anche da specifica ricerca archivistica, come appartenenti ad un complesso rustico di età rinascimentale moderna<sup>8</sup> (**Tavola 3, n. 12**) ed anche ulteriori rinvenimenti di materiale edilizio sporadico di età romana al margine sud – occidentale del perimetro del campo da Rugby<sup>9</sup>. (**Tavola 3, n. 5**) (**fig. 26**)



**Fig. 26** – Evidenze riscontrate nel corso delle operazioni di bonifica bellica dell'area del futuro parco della pace ed del contiguo campo da Rugby.

I dati raccolti dall'archivio della Soprintendenza, inediti, sulle documentazioni di scavo fanno riferimento ad un rinvenimento avvenuto nel 2010, tra Viale Ferrarin e Viale J. dal Verme, di parte dell'acquedotto alle porte della città di Vicenza. (**Tavola 3, n. 13**)

## 2.4 Analisi archeologica di foto aeree

<sup>7</sup> Per PeTRA Soc. Coop. Dott.ssa Isabel Illacer.

<sup>8</sup> Per PeTRA Soc. Coop. Dott. Paolo Paganotto, VI\_PDP\_14, Documentazione Archivistica delle evidenze archeologiche, archivio S.A:V:

<sup>9</sup> Per PeTRA Soc. Coop. Dott.ssa Isabel Illacer.



L'osservazione dei principali voli disponibili (Reven, 1981, Reven 1987, Reven 1999<sup>10</sup>) ha portato a concludere che nell'area in cui si svolgeranno le lavorazioni, attraverso la rielaborazione (aumento/variazione di contrasto, luminosità, intensità, saturazione e attribuzione di falsi colori) ed un attento esame dei fotogrammi, non sono rilevabili *macro evidenze* legate a possibili anomalie di tipo archeologico sepolto. Questo dato è in particolare dovuto alla natura dell'area in oggetto, per molto tempo soggetta all'aviazione militare e per questo segretata coprendola interamente con una maschera opaca. (Fig. 27)



Fig. 27 – Due fotogrammi rispettivamente del 1981 e del 1987 con la zona oscurata dell'ex-aeroporto

Anche nelle aree prossimali, comunque soggetto del presente lavoro, non sono emerse evenienze particolari tali da essere prese in considerazione ai fini di aumentare il rischio archeologico già determinato in base agli argomenti affrontati nei paragrafi precedenti ed enumerati in quelli successivi. Nell'insieme della pesante urbanizzazione che in particolare nel corso degli ultimi settant'anni ha contribuito maggiormente alla cancellazione/asporto delle tracce più antiche ancora rilevabili sul terreno sono semmai visibili i segni conservati nel sedime sepolto delle diverse aree di divagazione del flusso fluviale, tutte comunque concentrate intorno all'alveo attuale. (Fig. 28)



Fig. 28 – Particolare rielaborato di un'immagine Google. Con le frecce esono evidenziate le tracce riconosciute riferibili alle esondazioni fluviali del Bacchiglione

<sup>10</sup> Immagini consultate e riprodotte dal portale "infrastruttura dei dati territoriali del Veneto", rese disponibili dalla Regione del Veneto L.R. n. 28/76 - Formazione della Carta Tecnica Regionale. Volo 1981reven\_10B3\_46/47/48; 1987cu\_vicenza01\_438.



E' casomai sulle foto più recenti da satellite, derivate da piattaforme disponibili liberamente sul web come google earth o bing, che è possibile leggere la presenza di ulteriori anomalie non visibili nelle foto precedenti, anche in questo caso però legate alla presenza di tracce lasciate dallo scorrimento dell'acqua (letti /canali di scorrimento /rotta non più attivi) o diverse organizzazione/parcellizzazione dell'area dell'aeroporto e della viabilità circostante, legata a suddivisioni e forme di poco precedenti all'attuale. Ancora, e solo in quest'immagine, potrebbero esistere delle evidenze più direttamente riferibili ad realtà archeologiche sepolte nelle vicinanze della chiesetta di San Martino, ed in parte connesse con la possibile esistenza di un'area cimiteriale o di strutture edilizie. (Fig. 29)

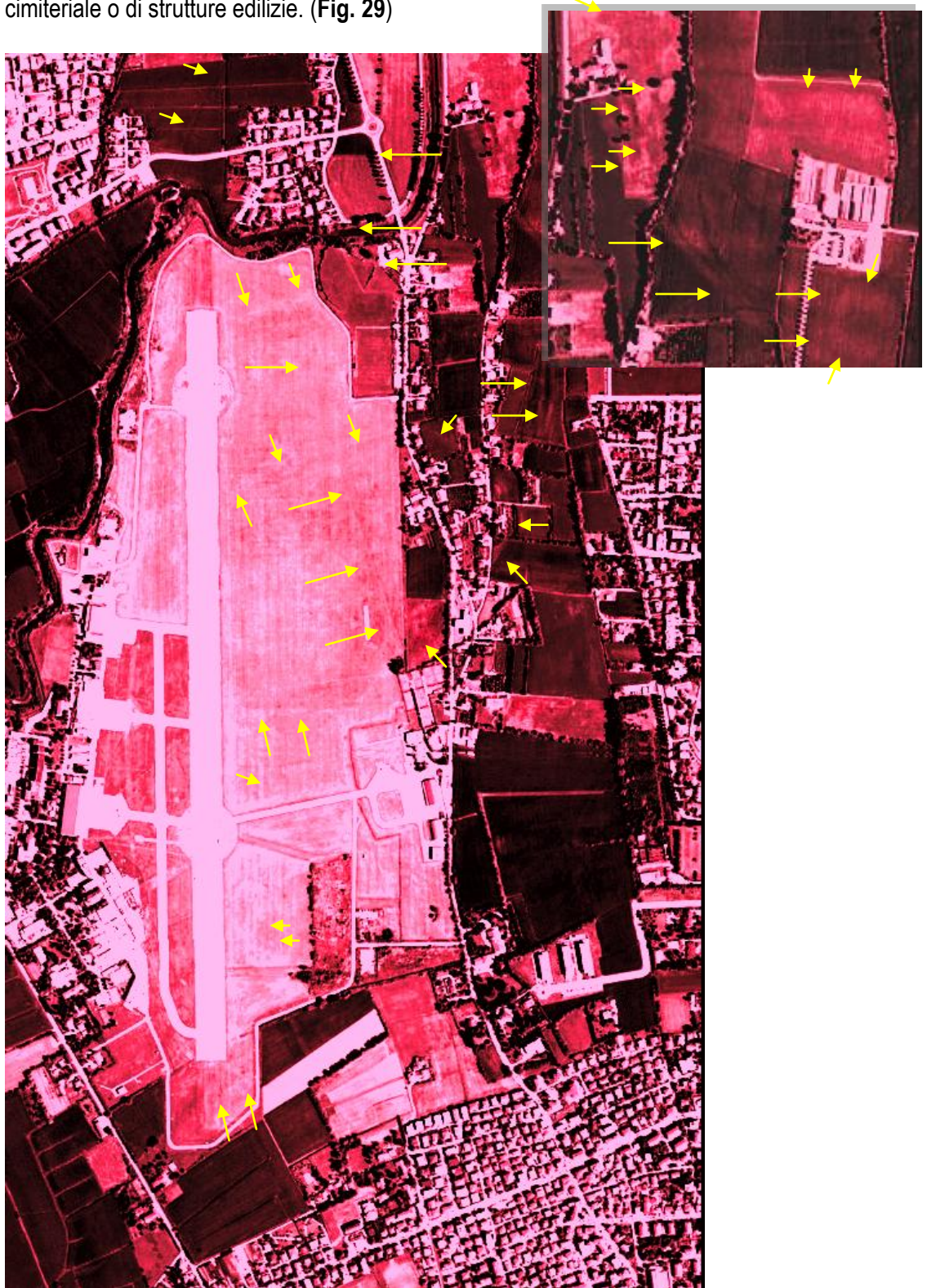


Fig. 29 – Particolare rielaborato di un'immagine Google Earth 2007 relativo all'area delle lavorazioni. Con le frecce gialle sono evidenziate le tracce riconosciute.



## 2.3 Ricognizione di superficie

La ditta PETRA soc. coop, a seguito dell'esecuzione dei lavori di bonifica bellica svolti in più momenti nel corso degli anni 2013 – 2015 nella zona ancora in parte occupata dalle infrastrutture dell'ex aeroporto Dal Molin – amministrativamente compresa nell'area del comune di Vicenza fra viale Ferrarin e via Sant'Antonino – ha svolto l'assistenza archeologica ai lavori in atto, incaricata già dall'inizio del progetto di riqualificazione. L'intervento è stato condotto con il coordinamento scientifico della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, nella persona dei funzionari succedutesi nell'incarico di zona, prima la dott.ssa Mariolina Gamba ed ora la dott.ssa Cinzia Rossignoli. (fig. 30)



Fig. 30 – Immagine Google Earth 2015 a bonifica bellica in avanzato stato di lavorazione.

Le modalità di esecuzione dell'assistenza archeologica sono state fortemente limitate dalle specifiche esigenze di sicurezza in corso di bonifica, derivanti in particolare dal rischio molto elevato di possibile scoppio accidentale dei numerosi ordigni bellici rimasti inesplosi e ancora sepolti al di sotto della superficie dell'area, obiettivo importante e sensibile per la funzione svolta in particolare nel corso del secondo conflitto mondiale. (Fig. 31)



Fig. 31 – Esiti diversi della bonifica

L'accesso all'area è stato quindi possibile solo in tre diversi momenti, a margine del lungo periodo di completamento dell'intera bonifica. L'intervento archeologico ha comportato quindi la sola osservazione delle superfici e delle sezioni esposte nelle numerosissime fosse scavate durante la



verifica dei segnali positivi ed il risanamento del terreno. Nella maggior parte dei casi queste ultime risultavano illeggibili a causa dell'abbondante presenza d'acqua che ne colmava le depressioni e/o del fitto inerbimento che ne aveva ormai ricoperto la superficie. In particolare quest'ultima condizione è stata quella che ha maggiormente inficiato l'intera operazione di ricognizione archeologica di superficie<sup>11</sup>, in particolare nella fascia longitudinale di terreno verso ovest, a ridosso del perimetro della Caserma Dal Din, più sensibile proprio per i ritrovamenti effettuati nel corso della costruzione di quest'ultima. (fig. 32)



Fig. 32 – Invegetamento della superficie del terreno

L'osservazione di superficie ha portato comunque all'individuazione di due diversi nuclei<sup>12</sup> di ritrovamento collocati ai due estremi opposti del perimetro del futuro parco, uno nella porzione più meridionale e l'altro a ridosso del limite sud – occidentale del campo da rugby<sup>13</sup>. In entrambi i casi proprio la modalità che ha condotto alle scoperte, data dalla parziale pulizia, lettura ed interpretazione delle sezioni o dei resti messi in luce dagli sbancamenti, scavi e trincee scavati per la bonifica, costringe a porre consistenti riserve sul rischio potenziale insito nell'intero insieme dell'area che verrà occupata dal Parco della Pace, anche in funzione dei diffusi lavori previsti dal progetto preliminare e che comporteranno lo scavo o il rimescolamento del suolo<sup>14</sup>. (Fig. 33)



Fig. 33 – Le evidenze riscontrate nonostante le condizioni del terreno non ottimali.

<sup>11</sup> L'assistenza agli scavi di bonifica è stata completamente interdetta, come si è già detto, a causa della pericolosità potenziale della presenza sul campo.

<sup>12</sup> Un terzo e preliminare, il settore 1, è costituito da quanto emerso nell'indagine effettuata nell'ottobre 2013 sul sedime del campo da Rugby, all'estremità nord dell'area. Vedi infra e la documentazione relativa– Area campo da rugby. VI\_PDP\_13, Archivio S.A.V.

<sup>13</sup> Il primo, il settore 2, evidenze 1-11, già stato oggetto di documentazione e anche di una specifica ricerca storico archivistica mentre il secondo è in corso d'esame e relazione finale. V. *supra* ed *infra*.

<sup>14</sup> Vedi *supra*, nell'introduzione riassuntiva dei futuri lavori, dove si parla dei canali, delle zone umide, di quelle messe a coltura o destinate a piantumazione arborea.



Infatti, anche nelle zone che risultavano già pienamente aggredite dagli sterri effettuati dai lavori per la bonifica bellica, non è stato possibile escludere del tutto la presenza di potenziale archeologico che, come si è visto, può consistere anche in evidenze del tutto negative o di difficile riconoscimento, sepolte a profondità anche significative all'interno del palinsesto generale conservato nel sottosuolo. (**fig. 34**)



**Fig. 34** – Una porzione del terreno completamente scorticata dalle operazioni di bonifica

## 2.4 Cartografia storica

Si ripropone di seguito in questo paragrafo la rielaborazione della ricerca archivistica effettuata in occasione dell'affidamento di uno specifico incarico relativo all'identificazione dei resti murari messi in luce in corrispondenza del settore 2<sup>15</sup>

In quell'occasione la prima istanza d'indagine si era svolta presso la sede della Biblioteca Civica Bertoliana che, oltre ad una fornita quantità di volumi a stampa che trattano l'argomento, conserva anche una serie di disegni e raffigurazioni che ritraggono porzioni della città e del territorio a partire almeno dalla fine del XVI secolo fino a tutto il XVIII secolo e buona parte di quello successivo. (fig. 35)

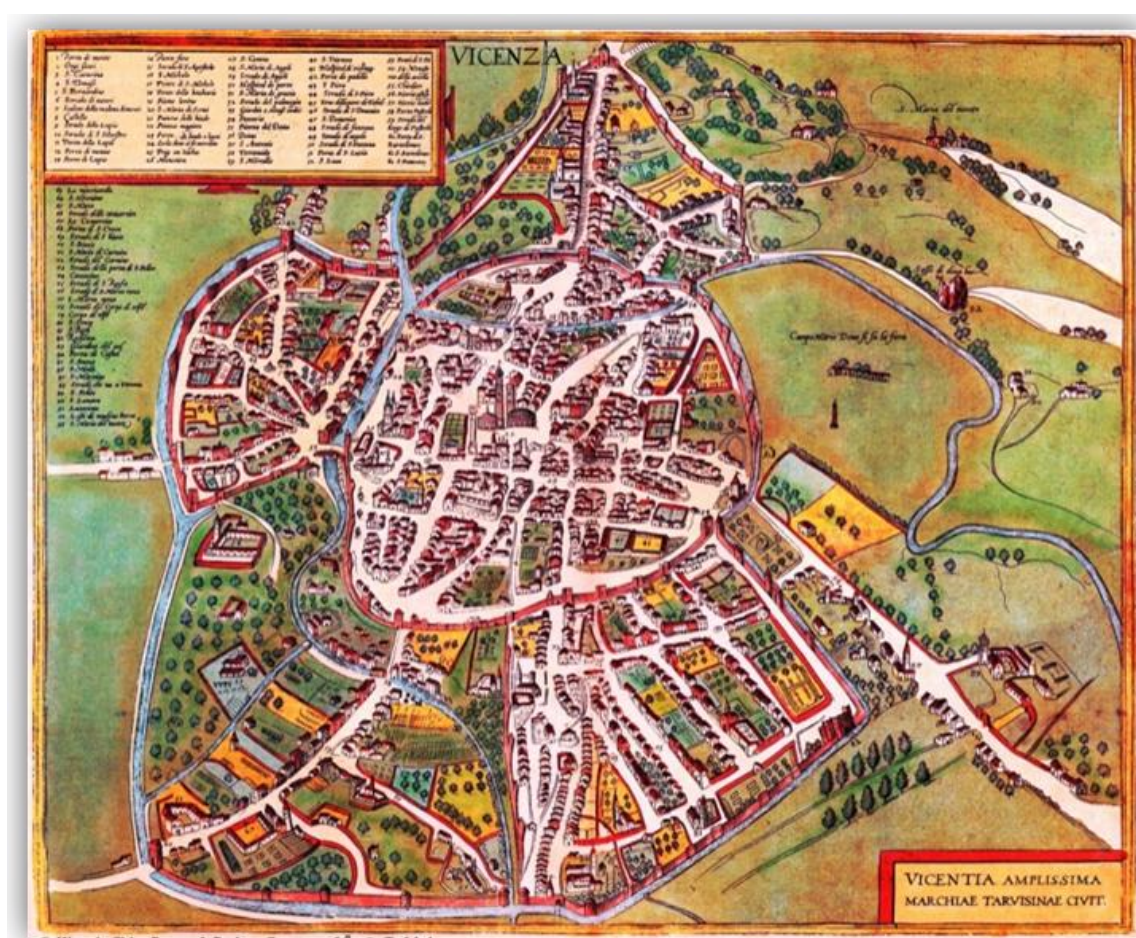


Fig. 35 –La Vicentia amplissima di Georg Braun (1588) In primo piano, sulla sinistra, l'inizio dell'area d'interesse.

In queste piante della città, l'area settentrionale non è oggetto particolare di rappresentazione, viene semmai indicata come località nelle mappe più antiche che rappresentano anche il territorio, dove compare già il riferimento al toponimo *brotton* che ritornerà successivamente nei diversi catasti. (Fig. 36)

<sup>15</sup> Vedi *supra*, capitoli precedenti.





Fig. 36 –. Particolare del Brotton nella prima revisione del Catasto austriaco, foglio 10 e nella Descrizione del territorio Vicentino di Filippo Pigafetta (1608) dove è indicata una località a nord di Vicenza col nome di *Brutone*.

Anche nelle in quelle con luce più ampia che, se anche raffigurano parzialmente il settore occidentale esterno alla cinta muraria, non arrivano mai a spingersi così a nord. oppure, soprattutto nel corso del XIX secolo, ne coprono la vista con il posizionamento di cartigli e didascalie. (figg. 37-38)

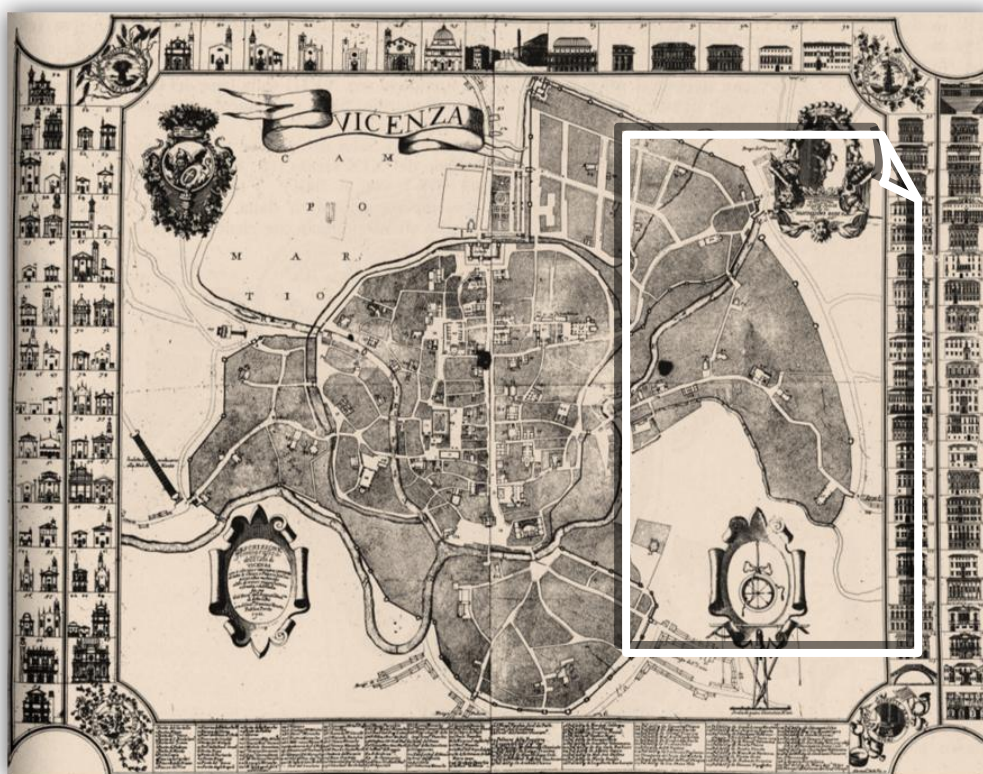


Fig. 37 –.La Vicenza di Giandomenico Dall'Acqua (1711).Nel riquadro in alto a destra i quartieri settentrionali della città.





Fig. 38 –Particolare della zona d'interesse coperta da cartigli e didascalie evidenziata in tre diverse piante del XIX secolo.



Modello  
per l'unione di fogli rettangoli

The map is a historical document titled "Modello per l'unione di fogli rettangoli". It depicts a geographical area, likely a coastal region, with various towns and landmarks. The map is divided into numbered sections (1-17) and includes labels for towns such as Maddalena, Caputello, Biron di sopra, and S. Croce. It also shows rivers and coastal areas. The map is oriented with North at the top.

**Fig. 39** – Foglio d'insieme del comune di Santa Croce nella prima revisione del catasto austriaco; particolare ingrandito sulla destra.

Inserita nel comune censuario di S. Croce, è la prima versione del catasto austriaco che rappresenta l'area d'indagine in modo particolareggiato dove, poco dopo la metà del rettilineo dell'attuale viale Ferrarin e leggermente discoste verso est, sono rappresentati un insieme di alcuni edifici e particelle catastali più piccole raggruppate al disotto della scritta *Brotoon* che ne identifica la località. La casa colonica, assieme agli orti, ai prati, i pascoli, le vigne ed i campi vicini, sono riferiti alla proprietà di *Bortolan, nobile Giovanni* di *Giovanni Antonio* invariata anche nelle modifiche catastali successive come anche il nome della località, anche se leggermente modificato nella costruzione sintattica, da *Brotoon* in *Brotton*, e che forse già da periodi più antichi designava questo settore del territorio comunale.(fig. 40)

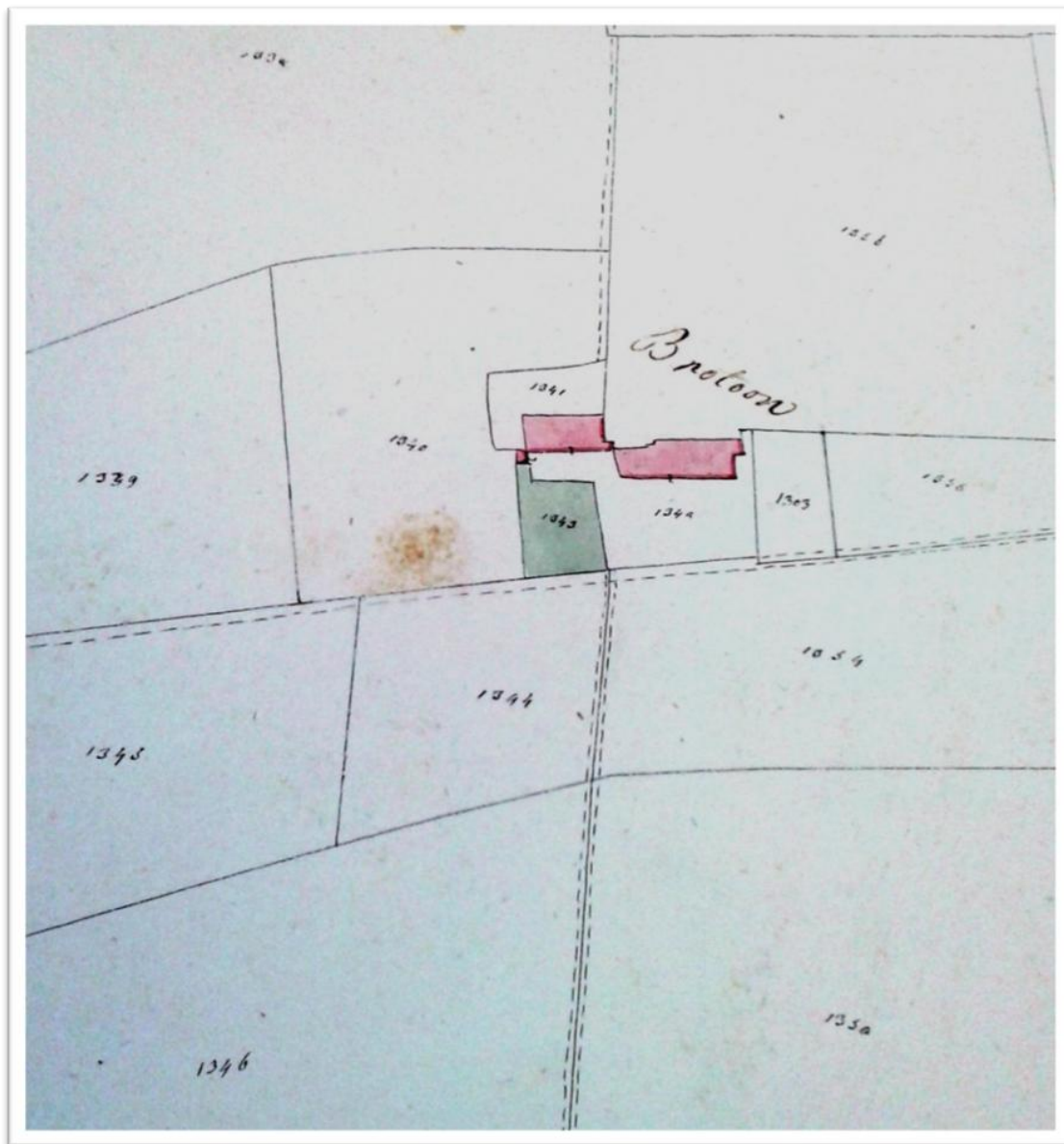


Fig. 40 –Prima versione del catasto austriaco, comune censuario di Santa Croce, foglio X. 1812.

Rimasto invariato il toponimo di località, esteso anche ai dintorni, nel foglio IGM del 1890, dove già è visibile la formazione del polo militare in località Laghetto, si registra invece il cambio di proprietà a favore dei Piovene, che non interessa solo gli edifici oggetto della relazione ma ne coinvolge probabilmente anche altri nelle immediate vicinanze<sup>16</sup>.(fig. 41)





**Fig. 41 –. Foglio I. G. M. del 1890**

Anche nel successivo catasto italiano, che sostanzialmente conclude la ricerca sui documenti storici più accurati coprendo il periodo che arriva fino alla fine degli anni '30 del XX secolo, la situazione dei fabbricati al *Brotton* appare quasi invariata, caratterizzata solo da un leggero ampliamento generale dei volumi. Più diversificata è invece la definizione delle particelle contermini, variate non solo nella forma, ma anche nella distribuzione degli spazi maggiormente frazionati. Per la prima volta, poco più a nord, compaiono poi gli edifici del neonato campo d'aviazione, seppure ancora privo della segnalazione specifica della pista di decollo/atterraggio: ha già assunto, nella delimitazione dei confini dell'immagine catastale la fisionomia caratteristica che, seppur modificata ed ampliata in diversi momenti, arriverà fino ai nostri giorni dopo aver inglobato verso sud - in un momento ancora imprecisato forse successivo al secondo conflitto mondiale - anche le proprietà prima indipendenti e che definivano la località del *Brotton*. (fig. 42)

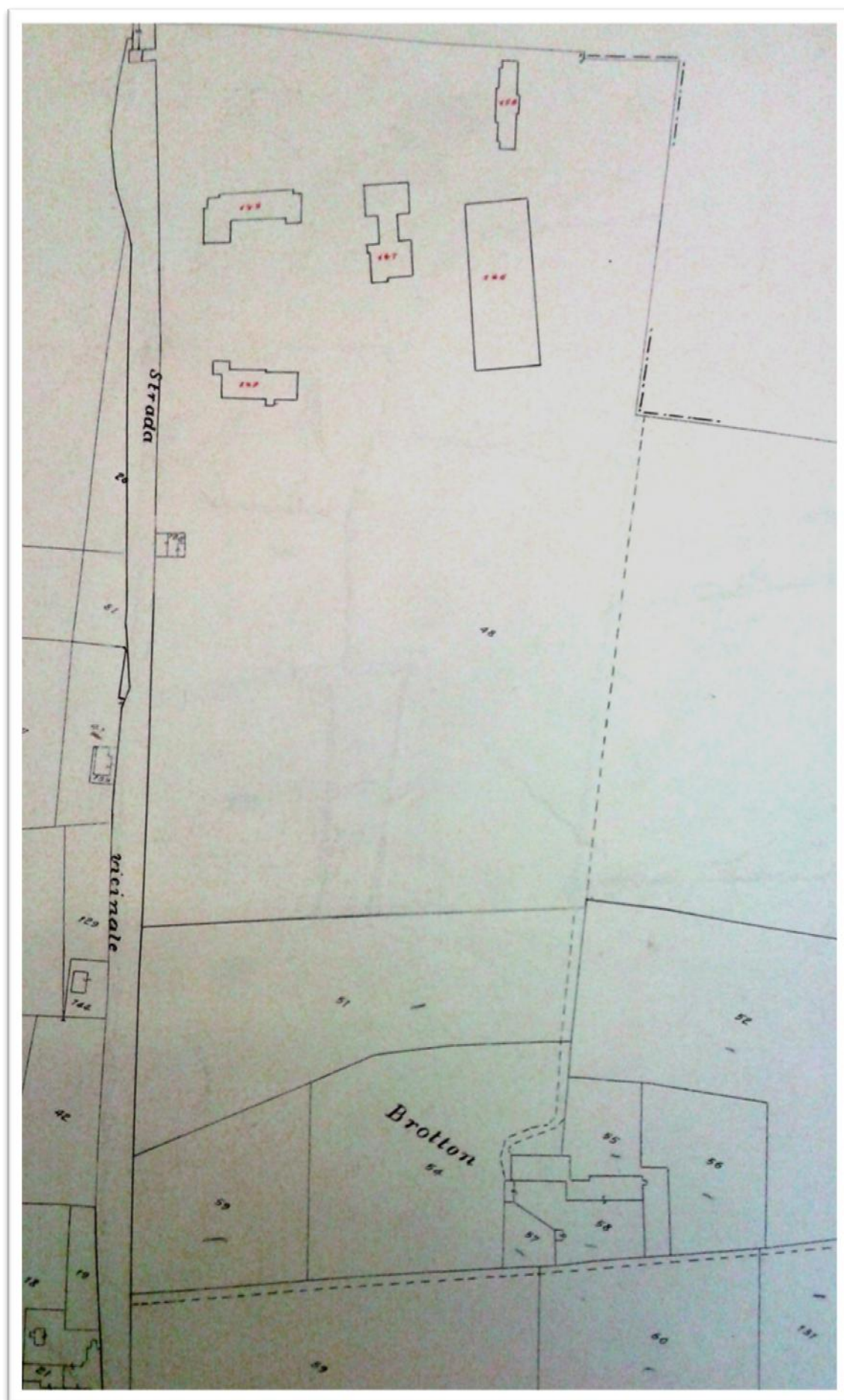


Fig. 42 -. Catasto Italiano, foglio X (10) - località Brotton . A nord, le strutture dell'aeroporto Dal Molin.



Pur essendo assai probabile che le costruzioni siano state in qualche modo coinvolte nei diversi bombardamenti che bersagliarono ripetutamente l'aeroporto e le zone contermini nel corso della seconda guerra mondiale, le case Piovene vengono ancora ricordate e correttamente collocate nel foglio cartografico IGM del 1948. Quindi, seppure la loro presenza appaia alquanto strana in considerazione sia del consistente ampliamento aeroportuale effettuato in particolare dalla Luftwaffe sia degli avvenimenti bellici sopra ricordati, è possibile che le case, sopravvissute più o meno integre al conflitto mondiale, siano state poi acquisite e quindi demolite dopo gli anni '50 del secolo scorso, in seguito ad un ulteriore allungamento della pista interna all'aeroporto Dal Molin. (fig. 43)



Fig. 43- Foglio IGM del 1948.

### 3. VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

L'area su cui si eseguiranno le lavorazioni di progetto restituisce molte notizie di ritrovamenti archeologici documentati in letteratura e presso l'archivio della Soprintendenza.

Questo territorio risulta intensamente frequentato sin dalle epoche preistoriche le quali risultano essere sepolte da deposizioni alluvionali a carico del Fiume Bacchiglione.

In epoca romana l'area a NE del centro di Vicenza rimane di fondamentale importanza sia per l'aspetto agricolo e produttivo, si veda la villa rustica del Dal Molin, ma soprattutto perché attraversata dall'infrastruttura idraulica monumentale che approvvigionava la città di acqua dalle risorgive della pianura settentrionale.

Le vicende storiche post-romane, note principalmente da fonti (cartografia storica), segnala la possibilità che possano verificarsi ritrovamenti riferibili anche ad epoca moderna (**Tavola 3**)

Sulla base di queste considerazioni, che sintetizzano i risultati della presente ricerca, si ritiene che il rischio che i lavori di scavo previsti dal progetto portino ad intercettare contesti archeologici sia complessivamente **alto** per le aree contermini ai rinvenimenti conosciuti che si trovano lungo la direttrice del Fiume Bacchiglione e **medio** per l'area centro occidentale per le quali non è possibile escludere la presenza di stratigrafie preistoriche sepolte (**Tavola 3**).

Padova, 22 luglio 2016

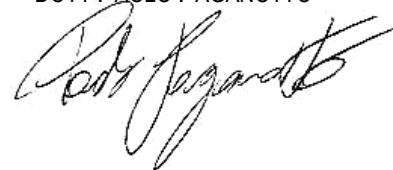
**PER P.ET.R.A. SOC. COOP.**

(Iscritta al n° 505 nell'elenco degli operatori abilitati alla redazione del documento di valutazione archeologica nel progetto preliminare di opera pubblica, di cui agli artt. 95 D.Lgs. 163/2006)

DOTT.SSA SILVIA FERRARI



DOTT PAOLO PAGANOTTO





## 4. BIBLIOGRAFIA

AA.VV. 1992, *Padova Nord-Ovest. Archeologia e territorio*.

BALISTA C., RINALDI L. 2005, *I percorsi pre-protostorici del fiume Brenta a Padova*, in *La città invisibile* 2005,, pp.11-21.

BIANCHIN CITTON E., 2004, *Testimonianze di età preromana nel territorio tra Brenta e Musone*, in PETTENEO' E. (a cura di) 2004, *Nelle campagne della rosa. Dieci anni di ricerche archeologiche a Rosà*, pp. 30-33, Bassano.

BONETTO J. 1995, *Studi sull'Arzeron della Regina*, in QUILICI I. e QUILICI GIGLI S. (a cura di), *Interventi di bonifica agraria nell'Italia romana*, pp. 20-36, Roma.

BONETTO J. 1999, *Nuovi dati e nuove considerazioni sulla via tra Padova e Vicenza in età romana*, in QdAV, XV, pp. 89-93.

BONETTO J. BUSANA M. S. 1998, *Argini e campagne nel Veneto romano: i casi del Terraglione di Vigodarzere e dell "Arzeron" di Este*, In Quaderni di Archeologia del Vento, vol. XIV, pp. 88-94.

BOSIO L. 1984, *Capire la terra: la centuriazione romana del Veneto*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto*, pp. 15-21, Modena.

BOSIO L- 1987b, *I fiumi dell'antico Veneto*, in *Corsi d'acqua*, Padova pp 7-15.

BOSIO L. 1991, *Le strade romane della Venetia et Histria*, Padova.

CAV, L. CAPUIS, G. LEONARDI, S. PESAVENTO MATTIOLI, G. ROSADA (a cura di) 1988, *Carta archeologica del Veneto*, vol. I, Foglio 37, Bassano del Grappa, pp. 129-159, Modena.

CAV, L. CAPUIS, G. LEONARDI, S. PESAVENTO MATTIOLI, G. ROSADA (a cura di) 1992, *Carta archeologica del Veneto*, vol. III, Foglio 50 - Padova, pp. 29-84, Modena.

CASTAGNETTI A., VARANINI G. M. ( a cura di ),1991, *Il Veneto nel Medioevo*, 2 Vol., Verona.

CASTIGLIONI G.B. 1982, *Abbozzo di una carta dell'antica idrografia nella pianura tra Vicenza e Padova*, estratto da: *Scritti geografici in onore di Aldo Sestini*, Firenze, pp. 183-197.

CASTIGLIONI G. B. GIRARDI A. RODOLFI G. 1987, *Le tracce degli antichi percorsi del Brenta per Montà e Arcella nei pressi di Padova: studio geomorfologico. Memorie di Scienze Geologiche*, XXXIV, pp. 129-145.

CASTIGLIONI G. B. 1989, *idrografia della Pianura Padana in base ad indizi morfologici*, in AA. VV. *Padova Città d'acque. Catalogo della mostra. Padova*

CATTANEO P. 2008-2009, *Le divisioni agrarie di età romana nel Vicentino: analisi delle Persistenze e proposte ricostruttive*. T.L. relatore prof. A. De Guio. Università di Padova.

COMEL A. 1968, *Carta dei terreni agrari della provincia di Vicenza. Con brevi note illustrative*, Udine.

MARCOLONGO B. 1973, Fotointerpretazione della pianura alluvionale tra Astico e Brenta in rapporto alle variazioni del sistema idrografico principale, in "Studi Trentini di Scienze Naturali", sez. A, v. L, fasc.I, Trento, pp.3-18.

MENEGAZZI 1984, *Vicenza*, in *Misurare la terra* 1984b, pp.140-144.

MENGOTTI C. 1984, *Padova Nord-Est (Camposampiero)*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto*, pp. 159-166, Modena.

MENGOTTI C., BORTOLAMI S. 2013, (a cura di), *Antico e sempre nuovo. L'agro centuriato a nord-est di Padova dalle origini all'età contemporanea*, Sommacampagna (VR)

MOLON F. 1883, I nostri fiumi Astico-Bacchiglione-Retrone-Brenta: idrografia antica e moderna, Angelo Draghi Libraio Editore, Padova.

MOLON F.1875, *Cenno sulle alluvioni antiche ad epoca storica risultanti dallo sterro in Colzè nel Vicentino e sopra un cranio ed altri oggetti ivi rinvenuti*, Tip. Reale Burato, Vicenza.

PANIZZA M. 1985, *Schemi cronologici del Quaternario*, in Geogr. Fis. Dinam. Quat., 8, pp. 44 - 88.

PETTENO' E., 2004, *Il disco votivo di San Pietro di Rosà*, in PETTENO' E. (a cura di), *Nelle campagne della rosa. Dieci anni di ricerche archeologiche a Rosà*, pp. 65-81, Bassano.

TOZZI P.L. 1987, *Lettura topografica di territorio*, in *Storia di Vicenza*, I, pp. 131-144.

VAROTTO M. 2002, *Acque per la terra, terra per le acque: la centuriazione "morbida" lungo la Tergola*, in

M.VAROTTO, M.Zunica (a cura di), *Scritti in ricordo di Giovanna Brunetta*, Dipartimento di Geografia, Padova, pp.99-114.

<http://archiviodistato.provincia.padova.it/tavola.php?c=196>

<https://www.google.it/maps/place/Parco+della+Pace/@45.5740591,11.5169619,14.71z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0x5693230689c6632d!8m2!3d45.5737978!4d11.5320826?hl=it>



## 5. INDICE DELLE FIGURE NEL TESTO

<b>Fig. 1</b> - La zona di intervento.....	3
<b>Fig. 2</b> - Interventi previsti da progetto.....	5
<b>Fig. 3</b> – Schema dei sistemi deposizionali della pianura veneto-friulana, da BONDESAN A., MENEGHEL M. (a cura di) 2004. Il cerchio rosso indica l'area oggetto dello studio. Come si vede, l'area di indagine ricade nella conoide dell'Astico.....	8
<b>Fig. 4</b> - Estratto della carta Geolitologica della Provincia di Vicenza con il particolare del Comune di Vicenza.....	9
<b>Fig. 5</b> – Estratto dalla Carta dei Suoli del Veneto, 2005. Indicazione dell'area di intervento ubicata su suoli BA2.1.....	9
<b>Fig. 6</b> – Estratto della Tavola PAT Carta geomorfologica della Provincia di Vicenza con area dove si svolgeranno le lavorazioni.....	10
<b>Fig. 7</b> – Elaborato 1 PAT Carta dei Vincoli e della pianificazione superiore del Comune di Vicenza.....	11
<b>Fig. 8</b> – Estratto dall'Elaborato 1 PAT Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale del Comune Vicenza con area dove si svolgeranno le lavorazioni e relativa legenda.....	12
<b>Fig. 9</b> – Planimetria generale del sito con aree di scavo negli edifici (da. Tinè et Alii 2012).....	13
<b>Fig. 10</b> – Rinvenimenti neolitici all'interno della Base Militare Americana Dal Molin (da Tinè et Alii 2012) .....	13
<b>Fig. 11</b> – Le aree centuriate e la viabilità romana del Veneto centro-orientale (Bosio, 1987). In evidenza l'area delle lavorazioni.....	14
<b>Fig. 12</b> – Estratto della CAV, F50-Padova.....	14
<b>Fig. 13</b> – Il pilastro dell'acquedotto romano ritrovato nel 1995. ....	15
<b>Fig. 14</b> – Posizionamento e planimetria dell'area di scavo della villa all'interno della Base Militare Americana Dal Molin (da Gamba, Raimondi 2012). ....	16
<b>Fig. 15</b> –Alcuni dei piloni dell'acquedotto romano a Lobia e il basamento ritrovato in Corso Fogazzaro . ....	16
<b>Fig. 16</b> –La chiesa di San Martino al Ponte del Marchese ed i frammenti architettonici altomedievali conservati qui e alla chiesa di Santa Maria Etiopissa. ....	17
<b>Fig. 17</b> - Sovrapposizione approssimativa dei rilievi dei rinvenimenti effettuati sul campo nel settore 2 alle strutture identificate nel catasto italiano. ....	18
<b>Fig. 18</b> - Il neonato campo d'aviazione a nord di Vicenza, in località Brotton.....	19

<b>Fig. 19</b> – Inaugurazione dell'aeroporto vicentino appena ristrutturato nell'anno 1938..	20
<b>Fig. 20</b> – In alto , la pista dell'aeroporto potenziata ed allungata dalla Luftwaffe durante il secondo conflitto mondiale. In basso, bombardamenti aerei delle forze alleate su Vicenza e l'aeroporto Dal Molin - 1945.....	20
<b>Fig. 21</b> – Manifestazione al Dal Molin all'inizio degli anni '60 del secolo scorso.....	21
<b>Fig. 22</b> – Uno dei velivoli militari al del Dal Molin .	21
<b>Fig. 23</b> – L'aeroporto riaperto al traffico civile.....	22
<b>Fig. 24</b> – La costruzione della nuova base delle forze statunitensi "Dal Din".	22
<b>Fig. 25</b> – Oportetico Rendering del futuro parco della Pace.....	23
<b>Fig. 26</b> – Evidenze riscontrate nel corso delle operazioni di bonifica bellica dell'area del futuro parco della pace ed del contiguo campo da Rugby. ....	24
<b>Fig. 27</b> – Due fotogrammi rispettivamente del 1981 e del 1987 con la zona oscurata dell'ex-aeroporto .....	25
<b>Fig. 28</b> – Particolare rielaborato di un'immagine Google. Con le frecce esono evidenziate le tracce riconosciute riferibili alle esondazioni fluviali del Bacchiglione .....	25
<b>Fig. 29</b> – Particolare rielaborato di un'immagine Google Earth 2007 relativo all'area delle lavorazioni. Con le frecce gialle sono evidenziate le tracce riconosciute.....	26
<b>Fig. 30</b> – Immagine Google Earth 2015 a bonifica bellica in avanzato stato di lavorazione. ....	27
<b>Fig. 31</b> – Esiti diversi della bonifica .....	27
<b>Fig. 32</b> – Invegetamento della superficie del terreno.....	28
<b>Fig. 33</b> – Le evidenze riscontrate nonostante le condizioni del terreno non ottimali.....	28
<b>Fig. 34</b> – Una porzione del terreno completamente scoticata dalle operazioni di bonifica .....	29
<b>Fig. 35</b> – La Vicetia amplissima di Georg Braun (1588) In primo piano, sulla sinistra, l'inizio dell'area d'interesse.....	30
<b>Fig. 36</b> – Particolare del Brotton nella prima revisione del Catasto austriaco, foglio 10 e nella Descrizione del territorio Vicentino di Filippo Pigafetta (1608) dove è indicata una località a nord di Vicenza col nome di <i>Brutone</i> . ....	31
<b>Fig. 37</b> – La Vicenza di Giandomenico Dall'Acqua (1711). Nel riquadro in alto a destra i quartieri settentrionali della città. ....	31
<b>Fig. 38</b> – Particolare della zona d'interesse coperta da cartigli e didascalie evidenziata in tre diverse piante del XIX secolo. ....	32
<b>Fig. 39</b> – Foglio d'insieme del comune di Santa Croce nella prima revisione del catasto austriaco; particolare ingrandito sulla destra. ....	33



<b>Fig. 40</b> –.Prima versione del catasto austriaco, comune censuario di Santa Croce, foglio X. 1812. .....	34
<b>Fig. 41</b> –. Foglio I. G. M. del 1890 .....	35
<b>Fig. 42</b> –. Catasto Italiano, foglio X (10) - località Brotton . A nord, le strutture dell'aeroporto Dal Molin.....	36
<b>Fig. 43</b> - Foglio IGM del 1948.....	37

## 6. SOMMARIO

1.	PREMESSA.....	3
1.1.	Descrizione sintetica dell'opera da realizzare .....	3
1.2.	Metodologia.....	7
2.	RISULTATI DELLE INDAGINI .....	8
2.1	Il contesto geomorfologico e ambientale .....	8
2.2	Inquadramento storico-archeologico del territorio (Tavola 3) .....	11
2.2.1	Vincoli .....	11
	-Epoca pre-protostorica .....	12
	-Epoca romana .....	13
	-Epoca medievale e moderna .....	16
2.2.2	Ricerca d'archivio.....	24
2.3	Ricognizione di superficie.....	27
2.4	Cartografia storica .....	30
3.	VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO .....	38
4.	BIBLIOGRAFIA.....	39
5.	INDICE DELLE FIGURE NEL TESTO .....	41
6.	SOMMARIO.....	44