

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DEI BENI CULTURALI:
ARCHEOLOGIA, STORIA DELL'ARTE, DEL CINEMA
E DELLA MUSICA



TESI DI LAUREA
CORSO DI LAUREA TRIENNALE
PROGETTAZIONE E GESTIONE DEL TURISMO CULTURALE

Ponte di Piave:
trasformazioni di un paesaggio come luogo
di memoria storica e geografica

Relatore: Prof. Aldino Bondesan
Correlatore: Dr.ssa Maria Petriccione

Laureanda: Aurora Freschi
Matricola n° 1232891

Anno Accademico
2022-2023

“Un paese ci vuole,
non fosse che per il gusto di andarsene via.
Un paese vuol dire non essere soli,
sapere che nella gente, nelle piante, nella terra,
c'è qualcosa di tuo,
che anche quando non ci sei resta ad aspettarti.
Ma non è facile starci tranquillo.”

~Cesare Pavese

INDICE

INTRODUZIONE.....	4
CAPITOLO 1 – INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO-GEOGRAFICO.....	5
1.1 Inquadramento geografico.....	5
1.2 Inquadramento geomorfologico.....	6
1.2.1 Evoluzione geologica della regione.....	6
1.2.2 Progetto GEO3: la Carta Geomorfologica della provincia di Treviso.....	9
1.2.3 Inquadramento geologico-geografico del comune di Ponte di Piave.....	14
CAPITOLO 2 – EVOLUZIONE STORICA DEL TERRITORIO.....	16
2.1 Costruzione del paesaggio antropico nel Veneto.....	16
2.1.1 Dai primi insediamenti fino ad oggi.....	16
2.1.2 Inquadramento storico del comune di Ponte di Piave.....	18
2.2 Storia militare.....	21
2.2.1 Prima guerra mondiale.....	21
2.2.2 Primo dopoguerra.....	27
2.2.3 Seconda guerra mondiale.....	31
2.2.4 Secondo dopoguerra.....	32
CAPITOLO 3 – ANALISI CARTOGRAFICA.....	33
3.1 Descrizione del paesaggio.....	33
3.1.1 La via Postumia.....	33
3.1.2 Il fiume Piave.....	36
3.1.3 Trasformazione antropica della pianura trevigiana.....	37
3.2 Analisi GIS.....	40
3.3 Elaborazione ed analisi dei dati.....	42
CAPITOLO 4 – THEN & NOW.....	48
4.1 Foto attuali e foto storiche a confronto.....	48
CONCLUSIONI.....	65
BIBLIOGRAFIA.....	66
SITOGRAFIA.....	66
Ringraziamenti.....	67

INTRODUZIONE

Spesso oggi, nella pianificazione urbanistica e nella gestione territoriale, non si tengono sufficientemente in considerazione le forme del paesaggio e le trasformazioni morfologiche, sia quelle ereditate dal passato, che quelle in atto e si è propensi ad una edificazione densa ed ubiquitaria, che conduce alla costruzione di edifici, infrastrutture e strade anche dove si corre il rischio di essere soggetti a calamità naturali.

Imparare a “leggere” il paesaggio, prendere atto del processo evolutivo che lo ha interessato ed essere più consapevoli della sua trasformazione nel tempo, ci porta a compiere scelte razionali nella programmazione urbanistica, nella salvaguardia e nella valorizzazione del territorio.

Questo progetto di tesi mira a comprendere ed osservare i processi evolutivi del territorio del comune di Ponte di Piave sotto il punto di vista storico e geografico. L’approfondimento di questo tema è legato alla mia esperienza personale, poiché da cittadina, fin da piccola ho potuto sentire molti racconti legati alla storia di questo territorio e di quanto i due conflitti mondiali abbiano influenzato e segnato la vita di molti miei compaesani.

Ancora oggi in quest’aera, durante i lavori agricoli, vengono alla luce oggetti risalenti al periodo di guerra come, ad esempio, materiali bellici ed equipaggiamenti appartenuti ai soldati.

Al fine di analizzare le trasformazioni di Ponte di Piave, l’elaborato dedica il primo capitolo all’evoluzione geografica e geomorfologica della regione focalizzandosi successivamente sul Progetto GEO3 della provincia di Treviso ed infine sulla morfologia del comune.

Il secondo capitolo descrive la formazione del paesaggio antropico regionale e accenna all’origine storica del comune affrontando la storia militare del primo e del secondo conflitto mondiale.

Il terzo capitolo si concentra su vari aspetti del paesaggio tra cui le vie di comunicazione, l’idrografia, il suolo e le trasformazioni antropiche. Si dedica inoltre una sezione di progetto in software open source QGIS (versione 3.22 LTR) per l’analisi degli obiettivi militari, l’effetto dei bombardamenti e l’espansione dell’area urbana.

Infine, nel quarto capitolo si esaminano alcune foto storiche che sono messe a confronto con la situazione attuale, mettendo così alla luce le trasformazioni più significative del centro di Ponte di Piave.

Per svolgere la ricerca ho consultato diversi manuali e fonti di interesse storico e geografico presso la Biblioteca di Ponte di Piave, di Padova e di Treviso e pubblicazioni fornite dal mio relatore, il professore Bondesan, e dal mio correlatore, la Dott.ssa Petriccione. Ho utilizzato, inoltre, diverse fonti di informazione online.

CAPITOLO 1

INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO-GOGRAFICO

1.1 Inquadramento geografico

Per analizzare il contesto geografico a livello regionale si può descrivere il territorio basandosi su un criterio geo-ecosistemico. Si definisce un geo-ecosistema *“una struttura geo- e morfodinamica caratterizzata da un elemento e/o processo prevalente che è in relazione a fattori di vario tipo (geologici, geomorfologici, idrologici, climatici, pedologici ecc.)”*¹. Un geo-ecosistema si differenzia da un altro rispetto alla condizione di flusso e di energia posseduta.

Si possono distinguere nel Veneto tre diversi processi corrispondenti a tre fasce latitudinali ben distinte: a monte l'erosione dei versanti attraverso frane e cadute di detriti, in pianura la sedimentazione, attraverso il trasporto fluviale, e lungo la costa l'interazione con il mare.

Se analizziamo in modo più specifico, osserviamo la presenza di sei geo-ecosistemi:

- 1) Il geo-ecosistema glaciale, di tipo pirenaico nei ghiacciai dolomitici.
- 2) Il geo-ecosistema fluviale, presente ad esempio lungo il percorso del fiume Piave che si articola ancor più in diversi segmenti: vallivo dolomitico, vallivo prealpino, alta pianura e bassa pianura².
- 3) Il geo-ecosistema carsico, formato in aree montuose costituite da rocce carbonatiche o evaporiti³. L'azione corrosiva dell'acqua, infiltrandosi nelle zone di giuntura o di frattura della roccia comporta la creazione di imbuti verticali e gallerie sotterranee.
- 4) Il geo-ecosistema lacustre, nei laghi come quello del Garda.
- 5) Il geo-ecosistema lagunare di Venezia.
- 6) Il geo-ecosistema costiero sviluppatosi tra le foci del fiume Tagliamento e del ramo meridionale del fiume Po.

¹ CORTELAZZO Manlio, *Manuale di Cultura veneta, geografia, storia lingua e arte*, Marsilio Editori, 2008.

² La sedimentazione in alta pianura è costituita prevalentemente da ciottoli e ghiaia, mentre in bassa pianura da sabbia, limo e argilla.

³ Le rocce carbonatiche vengono classificate come calcari, dolomie, rocce intermedie, marmi, conglomerati carbonatici che si trovano principalmente sulla superficie terrestre e zone esterne delle grandi fasce orogenetiche. Le evaporiti sono rocce come l'anidrite, il gesso, la salgemma e il cloruro di sodio.

1.2 Inquadramento geomorfologico

1.2.1 Evoluzione geologica della regione

Nella regione del Veneto affiorano formazioni rocciose che appartengono alle ultime tre ere geologiche che connotano particolarmente il territorio:

*Era mesozoica*⁴: prevale la composizione di roccia carbonatica o carbonatico-silicea. Si differenziano le aree della Piattaforma di Trento (massiccio del Monte Grappa), del Bacino Bellunese e della Piattaforma del Cansiglio. La Piattaforma di Trento annega nel Giurassico con copertura a strati di rocce calcari nodulari, calcari selciferi ben stratificati e alternanze di marna-calcare. Il Bacino Bellunese si forma in un ambiente marino profondo. Si distingue l'unità di composizione calcarea del Vajont. La Piattaforma del Cansiglio annega nel Cretaceo e viene ricoperta di marna e calcare.

*Era cenozoica*⁵: nell'area di Possagno e Segusino si formano marne argillose con alcune intercalazioni carbonatiche, seguite dalla "Molassa Veneta" composta da areniti, siltiti e argille, subordinati calcari e conglomerati a ciottoli calcarei. Questi ultimi formano l'unità più rilevante, il Montello, a cui si alternano argille che affiorano in tutta l'area collinare pedemontana.

*Era neozoica*⁶: nel Pleistocene si susseguono vari depositi di natura glaciale, fluviale e di frana e corrispondono ai fiumi Brenta, Piave, Meschio e parte del Tagliamento.

L'unità più antica è il megafan⁷ del Piave di Montebelluna, a sud del Montello, formatosi dal vecchio passaggio di due direttrici, mentre il megafan del Piave di Nervesa è ancora oggi tracciato dal corso del fiume.

Nell'Olocene continuano i depositi di versante, di frana, torrentizi, alluvionali e lacustri dovuti ai fiumi Musone, Sile, Piave, Meschio, Livenza ed a corsi minori. Prevalgono depositi nell'alta e nella media pianura nella parte orientale della provincia.

⁴ Mesozoico: risalente da 225 a 65 milioni di anni fa e comprende i periodi del Triassico, del Giurassico e del Cretaceo.

⁵ Cenozoico: risalente da 65 a 2.58 milioni di anni fa e comprende i periodi del Paleocene, dell'Eocene, dell'Oligocene, del Miocene e del Pliocene.

⁶ Neozoico: risalente da 2.58 milioni di anni fa fino ad oggi e comprende i periodi del Pleistocene e dell'Olocene, gli ultimi 10.000 anni, quando è avvenuto il ritiro dei ghiacciai.

⁷ Megafan: conoide alluvionale di deposizione dei detriti che si espande anche per decine di chilometri a ventaglio (50 km circa nel caso del megafan di Nervesa).



Figura 1.2.1 Unità cronostratigrafiche della regione del Veneto secondo la Carta geomorfologica della provincia di Treviso⁸

Legenda:

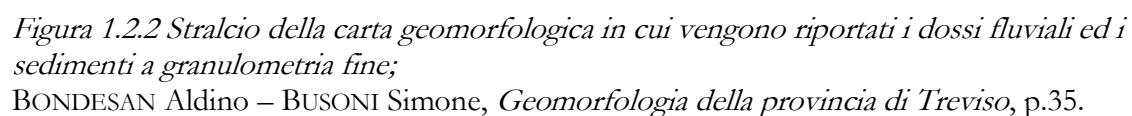
	<i>Mesozoico</i>
	<i>Cenozoico</i>
	<i>Pleistocene</i>
	<i>Olocene</i>

L'intera superficie della Pianura Padana è l'esito dell'espansione dei conoidi alluvionali alimentati dallo scorrere dei fiumi e dei torrenti. Al susseguirsi di varie piene e inondazioni e della modifica del tracciato nel corso del tempo, i diversi megafan si sono uniti e hanno generato un'unica grande distesa di sedimenti dallo sbocco in pianura fino alla costa.

Sebbene per definizione un megafan si estenda oltre i 1000 km², questo termine è utilizzato anche per i depositi alluvionali della pianura padana e veneto-friulana differenziando i piccoli conoidi pedalpini e di fondovalle dai depositi più estesi e più fini sviluppati per successione di strati sedimentari.

⁸ BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, Grafiche Antiga, 2015.

La Pianura Padana è ricca dei vecchi tracciati fluviali che prendono il nome di paleoalvei. La loro presenza si può osservare dalle differenti altimetrie e dai sedimenti più grossolani.



1.2.2 Progetto GEO3: la Carta Geomorfologica della provincia di Treviso

Il progetto GEO3 nato nel 2004 su iniziativa dell'Amministrazione Provinciale, ha portato alla realizzazione della Carta Geomorfologica della provincia di Treviso in scala 1:50.000.

L'analisi dei dati geologico-geomorfologici si è fondata su metodi e fonti diverse: ricerca bibliografica, tesi di laurea, studi specialistici, fotointerpretazione, elaborazione dei livelli informativi contenuti nella Carta Tecnica Regionale Numerica (CTRN) e rilevamenti in campagna.⁹

Il *SITI* (*Sistema Informatico Territoriale Integrato*) della provincia di Treviso ha provveduto ai dati cartografici, mentre dal 2008 è stato possibile integrarne la topografia con l'analisi del modello digitale del terreno (DTM) tramite l'interpretazione dei dati LIDAR (dall'inglese *"light detection and ranging"*)

Per la realizzazione della carta è stato utilizzato uno sfondo cartografico che rappresenta l'edificato civile e industriale, la viabilità, l'idrografia, le curve di livello, la toponomastica¹⁰, l'idronomastica¹¹, le aree cimiteriali ed i campi sportivi.



Figura 1.2.3 Sfondo della topografia della carta nell'area di Vittorio Veneto;
BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.25.

⁹ DE LUCHI Enrica, SARAN Valeria, *Le banche dati della provincia di Treviso*, Geomorfologia della provincia di Treviso, p.24.

¹⁰ Toponomastica: studio di nomi di luogo relativi ad una lingua, dialetto o un'area geografica determinata dal punto di vista fisico o amministrativo. (nel caso studio la toponomastica trevigiana)

¹¹ Idronomastica: studio dei corpi idrici (come fiumi, laghi e torrenti) in una determinata area geografica, attraverso la loro origine, il loro significato ed il loro sviluppo.

Si è ricorso inoltre alla fotointerpretazione di numerosi fotogrammi eseguiti nel corso di diversi anni a più riduzioni di scala per identificare possibili tracce di modifica del territorio, frutto dell'interazione tra uomo e natura. Una caratteristica di accumulo molto nota nella nostra zona visibile da fotografia aerea sono i paleoalvei, riconoscibili dalle strisce chiare, costituite da sedimenti sabbiosi o sabbioso-limosi, o scure se di materiale più fine.

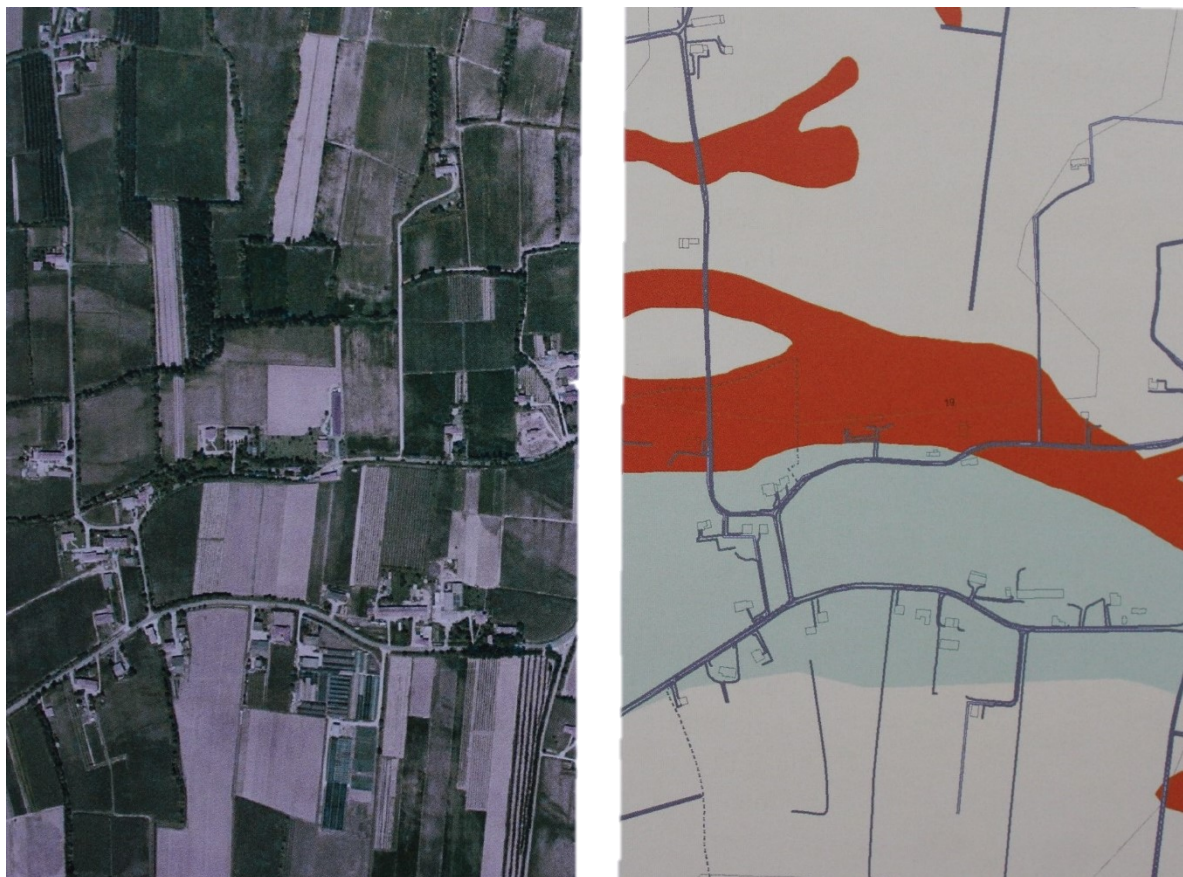


Figure 1.2.4 Immagine in fotografia aerea (a sinistra) a confronto con lo schizzo geomorfologico semplificato (a destra) mostra i segni dei paleoalvei fluviali;
BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.43.

Nella provincia di Treviso si distinguono 33 unità geomorfologiche. Un'unità geomorfologica è la “porzione della superficie terrestre omogenea per tipo ed intensità del processo geomorfologico dominante alla scala di riferimento”.¹²

Per quanto riguarda l'area prealpina e collinare prevalgono forme di denudazione, mentre le forme di accumulo costituiscono i fondovalle, i depositi pedemontani e intravallivi ed i depositi alluvionali in pianura, lungo i corsi d'acqua. Le unità che interessano l'alta e la bassa pianura sono caratterizzate da conoidi alluvionali detti anche megafan tutt'ora in continua trasformazione.

Il fiume Piave comprende diversi ambiti geomorfologici che caratterizzano la regione, suddividendola in 5 unità distinte: l'area di fondovalle e dell'alveo attuale, rispettivamente categorizzate come unità 18 e 19, il megafan del Piave di Montebelluna, unità 24, ed il megafan di Nervesa, divisa in alta e bassa pianura, rispettivamente come unità 27 e 28, le quali, oltre per la granulometria, più ghiaiosa a monte e più argillosa a valle, sono sottoposte a differenti velocità e tipologie di sviluppo.

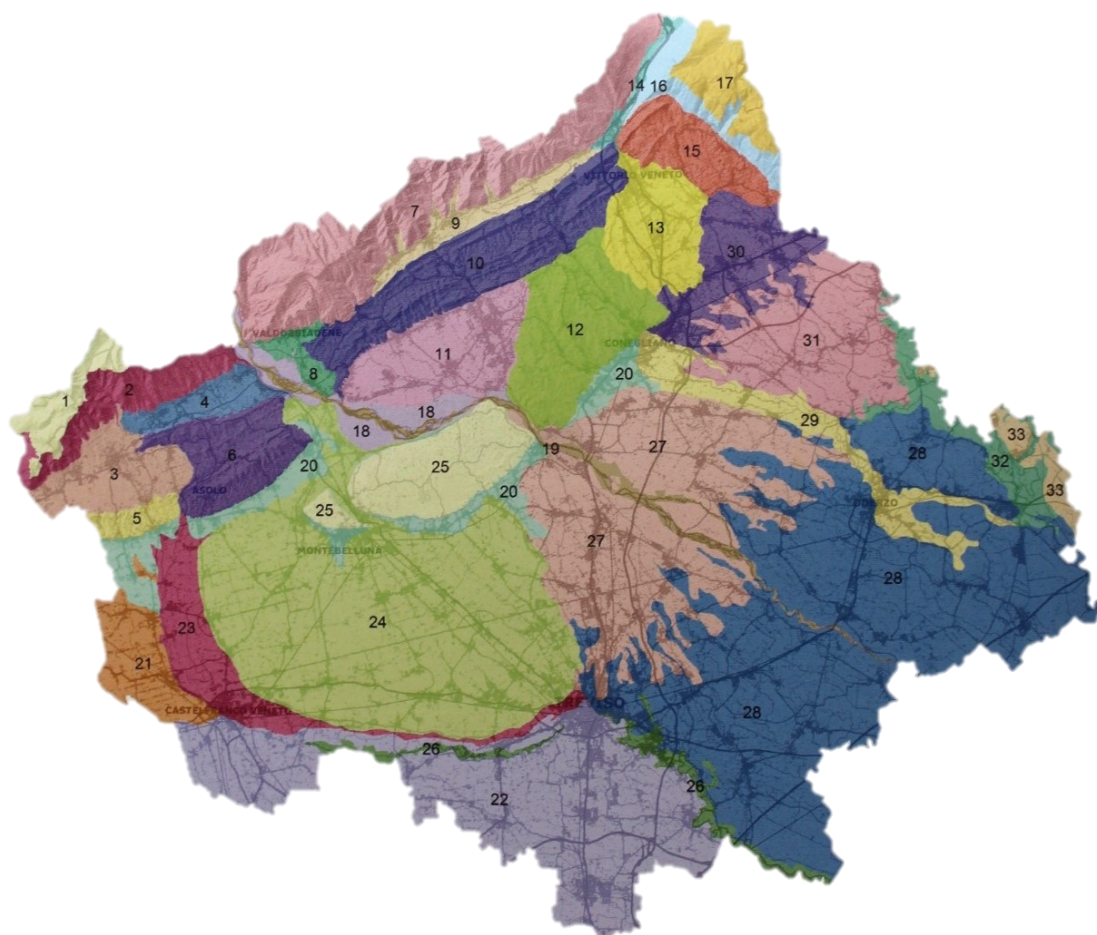


Figura 1.2.5 Carta delle unità geomorfologiche;
BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.88.

¹² BONDESAN Aldino, *La carta delle unità geomorfologiche*, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.33.



Figura 1.2.6 Legenda della carta delle unità geomorfologiche;
BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.89.

Il megafan del Piave di Nervesa si è formato nel Pleistocene superiore. Esso costituisce un'area molto vasta dal Montello fino alla costa con pendenze attorno al 3-4% a nord e 1.5-2% a monte dell'allineamento Treviso-Ponte di Piave in corrispondenza della fascia delle risorgive, arrivando nei pressi del fiume Livenza¹³.

Il megafan si origina a Nervesa e si espande a ventaglio con sedimenti di tipo ghiaioso-sabbioso. Il Piave in questo tratto forma canali larghi ed intrecciati e scorre in direzione sud-est. Si possono trovare numerosi tracciati di paleoalvei in corrispondenza delle vecchie direttrici del fiume. Esse si dispongono verso l'area di bassa pianura a monte dei dossi fluviali rendendo il paesaggio morfologicamente articolato. Questa ultima unità si estende a nord-est fino al fiume Livenza ed è anch'essa caratterizzata da paleoalvei ben osservabili con deposizione di sedimenti via via sempre più fini verso la linea costiera.

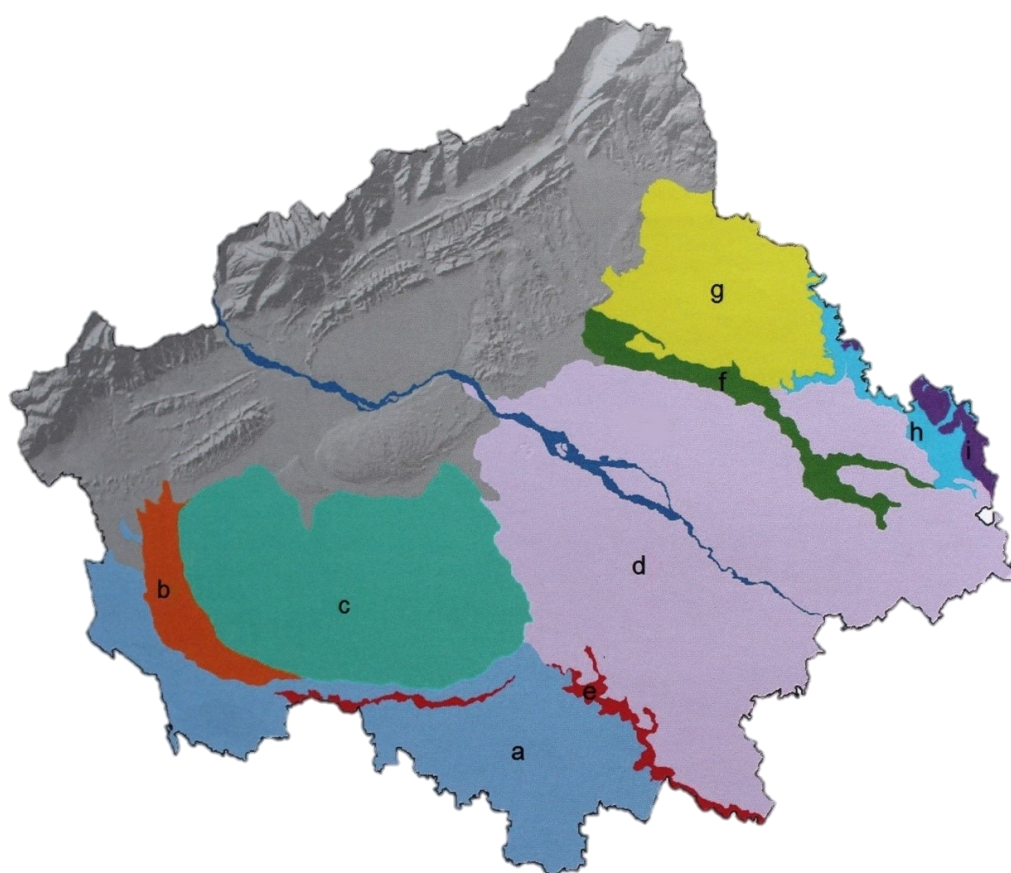


Figura 1.2.7 Quadro d'unione dei megafan e delle unità morfosedimentarie alluvionali della provincia di Treviso;
BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.89.

a) megafan di Bassano; b) Muson dei Sassi; c) megafan del Piave di Montebelluna; d) megafan di Nervesa; e) depositi del Sile; f) depositi del Monticano; g) conoidi del Cevada-Meschio; h) depositi dei Livenza; i) megafan del Tagliamento.

¹³SIVIERI Paolo, *Relazione geologica comune di Breda di Piave, Piano di assetto del territorio*, 5 luglio 2014.

1.2.3 Inquadramento geologico-geografico del comune di Ponte di Piave

Il comune di Ponte di Piave è situato nell'area di bassa pianura della provincia di Treviso a 11 m s.l.m. Si estende per una superficie di 32,44 km² ed è suddiviso nelle frazioni di Busco, Levada, Negrisia e San Nicolò.



Figura 1.2.8 Frazioni del comune di Ponte di Piave¹⁴

La superficie comprende il megafan di Nervesa e dunque è costituito da materiale molto antico che si differenzia in orizzonti di accumulo ben evidenti di argilla, spesso mescolata al terreno superficiale dai mezzi agricoli.

Si distinguono inoltre zone con suoli decarbonatati e a granulometria grossolana in presenza di dossi fluviali con falde presenti entro i 150 cm ed orizzonti di accumulo di caranto, materiale calcico locale costituito da concrezioni di carbonato di calcio generalmente di spessore dai 2 ai 5 cm e che in alcuni casi possono formare livelli completamente cementati.¹⁵

¹⁴ *Le Frazioni, Il Territorio*, <www.pontedipiave.com>

¹⁵ Commissione Regionale VAS Autorità Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica, *Inquadramento territoriale Ponte di Piave, doc. parere n.14 del 29 febbraio 2012, oggetto: Comune di Ponte di Piave (TV). Rapporto al Piano di Assetto del Territorio.*



Figura 1.2.9 (a sinistra) Suoli di barra del megafan di Montebelluna. L'orizzonte argico spesso non risulta incorporato a quello superficiale dalle lavorazioni agricole;

Figura 1.2.10 (a destra) Suoli in aree depresse della bassa pianura tardiglaciale del Piave con orizzonti profondi a evidente idromorfia e accumulo di concrezioni di carbonato di calcio ("caranto");
 BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.80.

CAPITOLO 2

2.1 Costruzione del paesaggio antropico nel Veneto

2.1.1 Dai primi insediamenti fino ad oggi

Il paesaggio del Veneto, durante le fasi di ritiro dei ghiacciai circa 20 mila anni fa, è ricoperto da grandi foreste e percorso da fiumi che creano, a causa delle frequenti piene, degli habitat per lo più paludosi. L'uomo in questa fase preistorica preferisce stanziarsi in piccoli villaggi sopra i rilievi collinari e pedemontani e vivere di agricoltura, pascolo e pesca.

Dai paleoveneti, giunti verso il II millennio a.C. fino all'epoca preromana, gli abitanti della pianura seguono due tendenze insediative, secondo logiche diverse:

- la “logica di acqua”: comprende la creazione di palafitte, trasporto e spostamento marittimo e fluviale che permette di avere relazioni con le altre civiltà mediterranee;
- la “logica di terra”: prevede la realizzazione di insediamenti sui rilievi con spostamenti nell’entroterra in pianura;

I due sistemi insediativi sono collegati in alcuni punti del territorio. La città di Este, ad esempio, è caratterizzata da un sito fluviale a ridosso delle colline.

La struttura insediativa in epoca romana cambia notevolmente grazie a numerose opere di intervento dell'uomo: si regola lo scorrimento dei canali, vengono costruite nuove strade e, attraverso il sistema di centuriazione, si dividono i poderi in maglie regolari distribuite in tutto il territorio. Una delle maggiori fonti di epoca romana che testimoniano ancora questo provvedimento è il “graticolato romano” a Camposampiero, nord-est di Padova.



Figura 2.1.1 Le Centurie,
tratto dalla pubblicazione di
CARAVELLO Gianni, *Il*
graticolato romano;
www.vinilecenturie.it

Nel medioevo la regione è suddivisa tra Veneto continentale con la “Marca” (“Marca Veronese” o “Marca Trevigiana”) ed il Veneto marittimo con la “Venezia”.

Le due realtà si uniscono solamente nel 400, quando la Serenissima conquista la terraferma.

La pianura viene trasformata in questo periodo grazie ad interventi di bonifica nelle aree paludose da parte dei monasteri benedettini. Successivamente la Repubblica di Venezia, diventata centro importante di commercio e potere, opera nel paesaggio con sistemazioni di tipo idraulico per il controllo delle piene e di deviazione dei fiumi Piave, Brenta e Sile dalla laguna per prevenire l'interramento. Vengono inoltre costruiti nuovi sistemi di trasporto con moli, canali ed attracchi al fine di agevolare gli spostamenti via acqua.

Si ricorda come il Piave in questo periodo abbia assunto un ruolo fondamentale per l'economia del territorio grazie al trasporto del legname per il rifornimento degli arsenali navali di Venezia.

Il porto fluviale a Ponte di Piave era considerato il “terminale” per le zattere che scendevano dal Cadore ed arrivavano in pianura. Giunte al bacino di San Marco venivano poi sciolte e lavorate per la costruzione delle navi.

La campagna viene divisa in proprietà gentilizie ed è in questo periodo che iniziano a sorgere le ville venete di cui ancora oggi noi ne custodiamo testimonianza e memoria, un patrimonio storico-culturale di residenza veneziana, utilizzata principalmente come luogo di gestione delle proprietà terriere.

Le ville, simbolo del potere gentilizio convivono con la Chiesa, il potere religioso, il cui simbolo in ogni paese e frazione è rappresentato dal campanile.

Durante l'800 e gli inizi del 900 il Veneto accresce notevolmente per numero di popolazione occupando maggiore spazio nella regione sia a livello abitativo che a livello agricolo: il gelso diventa l'elemento tipico della campagna veneta e la bachicoltura diventa anche sostegno per la coltivazione della vite.

Il paesaggio, dopo qualche decennio, cambia nuovamente aspetto. L'insediamento è distribuito su tutto il territorio in modo sparso, costituito da case l'una simile alle altre all'interno di una società industrializzata e regolamentata geometricamente in spazi, canali e scoline che dividono i vari appezzamenti. La completa deforestazione della pianura e l'insediamento umano in modo diffuso nell'intera superficie forma come un'unica grande metropoli un cui la densità di occupazione rimane dovunque quasi omogenea.

Si può dunque parlare di una “città diffusa” o anche di “campagna urbanizzata” per la struttura odierna che assume la pianura veneta. Alcuni elementi preesistenti del nucleo urbano come la villa, la piazza, ed il campanile si uniscono a quello di più recente costruzione come il capannone, il centro commerciale e l'insegna pubblicitaria.

2.1.2 Inquadramento storico del comune di Ponte di Piave

È difficile identificare quando l'uomo ha deciso di stanziarsi nella zona comprendente l'attuale paese di Ponte di Piave. Sono stati rinvenuti alcuni reperti antichi nei comuni limitrofi risalenti all'età del bronzo che fanno dedurre la presenza di un possibile abitato sviluppato tra il II millennio e l'inizio del I a.C. Si tratta di armi che si suppone siano riconducibili a depositi sacri o votivi di popolazioni celtiche che precedono i paleoveneti.

I Veneti si insediarono a Ponte di Piave attorno al 1000 a.C. durante l'età del ferro spinti dalla Boemia a causa di un'invasione celtica. Testimoniano il loro arrivo gli scrittori Plinio e Tolomeo che chiamavano la vicina Oderzo "Città dei Veneti".

L'alfabeto veneto era di origine etrusca appartenente alla famiglia delle lingue indoeuropee e affine al latino.

A Roma, i Veneti erano conosciuti per la loro lana di pecora, la produzione del vino e la coltivazione della frutta.

Per contrastare il pericolo di invasione da parte dei Galli Carnici venne fondata una colonia romana. Si instaurò dunque un'alleanza tra Veneti e Romani che nel tempo vide la formazione di nuovi collegamenti stradali per consentire lo spostamento più rapido dei materiali e delle truppe latine che via via occuparono la zona in modo pacifico.

Esistono due motivazioni a giustificare questa alleanza:

- la prima riguarda il periodo storico, nel quale Roma era in fase di crescita e ancora non poteva avere il controllo su tutta la penisola: era perciò essenziale mantenere buoni rapporti con le popolazioni del Nord d'Italia come barriera difensiva;

- la seconda, invece, riguarda le sue mire espansionistiche, che in quel momento, erano verso Sud, nei territori da cui provenivano le derrate alimentari per sfamare la popolazione in crescita.

In tutto il territorio del Veneto abbiamo testimonianze romane grazie ai ritrovamenti archeologici nelle località di Negrizia, Fossadelle, Levada e Busco.

Tra il V ed il VI secolo d.C. la popolazione si spostò in gran massa verso il mare a causa prima delle incursioni dei barbari e poi dell'arrivo dei longobardi che nel 667 saccheggiarono tutta la zona di Oderzo.

Verso la fine del 700 si delinearono i confini lungo il percorso del fiume Piave. La parte destra apparteneva a "Sant'Andrea di Barbarana" mentre la sinistra a quella dei "Ronchi" (oggi Ponte di Piave).

Molti sono stati i progetti attuati nel corso del tempo per permettere il collegamento tra i due paesi. Il Comune di Treviso nel 1226 deliberò la costruzione di un ponte e una torre di proprietà vescovile. Tuttavia dopo nemmeno un secolo il ponte risultò essere inagibile.

Nel frattempo, dal 1314, iniziarono i lavori per la strada Callalta da Treviso fino al fiume Piave.

La nascita del comune di Ponte di Piave può essere fatta risalire attorno al 1300.

Nel XV secolo, sotto la dominazione veneziana, Ponte di Piave diventò territorio di Oderzo e per la prima volta si decise di innalzare degli argini a protezione dalle piene del fiume.



Figura 2.1.2 Ponte di Piave in un'antica mappa cinquecentesca¹⁶

Un documento scritto testimonia ancor oggi il provvedimento:

“Fu pure data libertà a quelli della parte sinistra di fare un simile riparo; e restò dichiarato che il detto argine fosse di pubblica ragione, e proibito a chi sia di poterlo in alcun tempo alterare nelle sue misure, e sotto rigorose pene: quest’argine fu poi detto di S. Marco”¹⁷

Nel 1572 il fiume cambiò il suo corso deviando verso occidente. Il borgo, il mercato e la torre non furono più disposti sulla sponda destra, ma su quella sinistra.

Durante il 600 il paese attraversò un periodo molto difficile e doloroso prima a causa della fame e poi per la peste.

Con la fine della Repubblica di Venezia, nel 1797, e la conquista del territorio da parte dei francesi, la Marca Trevigiana fu sottoposta a violente requisizioni e soprusi e, un anno più tardi, il Veneto diventò territorio dell'impero austriaco. Solamente nel 1806, con la Pace di Presburgo, la regione tornò a far parte del Regno d'Italia.

¹⁶ FELTRIN Ingrid, *La via del Piave*, Ed. PAVAN Camillo.

¹⁷ ZENDRINI Bernardo, *Memorie Storiche della Laguna di Venezia*, Ed. Della Stamperia del Seminario Padova.

Successivamente con la sconfitta francese di Waterloo nel 1815, si formò il Regno Lombardo Veneto sotto il dominio austriaco. È in quel periodo che parte di Salgareda e Sant'Andrea di Barbarana vennero uniti al Comune di Ponte di Piave e si vede la necessità di formare una scuola per il paese.

Nel 1832, secondo il censimento, Ponte di Piave contava 3147 abitanti.

L'Italia, il 21 ottobre 1866, aderì alla monarchia costituzionale sotto il governo del sovrano Vittorio Emanuele II e tre anni più tardi una Commissione incaricata dal distretto di Oderzo, avviò i lavori per la costruzione di due nuovi ponti sul fiume, uno stradale ed uno ferroviario. Ciò permise al comune di Ponte di Piave di allargare e migliorare i collegamenti e gli scambi commerciali in modo significativo.

A partire dalla seconda metà dell'800 iniziò un'emigrazione di massa degli italiani verso gli altri paesi europei e l'America. Gran parte della popolazione, infatti, soffriva per la povertà e la malnutrizione e cercava di ottenere migliori condizioni di vita sia in termini salariali che sociali.

I Veneti vengono considerati i primi che a partire dagli anni '70 dell'800 scelsero di emigrare. Le ragioni principali di questa ondata migratoria furono soprattutto:

- il calo di richiesta di manodopera in Germania e Austria-Ungheria;
- la propaganda da parte degli intermediari delle compagnie di navigazione che dipingevano l'America come un paese da cui si poteva trarre più facilmente guadagno;
- la difficile situazione economica che in quegli anni stava attraversando tutta la nazione;
- una politica di facilitazioni offerta a chi decideva di emigrare;¹⁸

Nella prima metà del 900 la popolazione di Ponte di Piave e le sue frazioni crebbe per effetto del recente incremento delle attività commerciali, l'apertura di magazzini, negozi ed officine di assistenza alle nascite.

Se nel 1901 gli abitanti erano 4078, nel 1925 se ne contavano 7396. La scuola primaria forniva l'istruzione per gran parte dei bambini sotto i 10 anni.

L'allevamento di bachi da seta rappresentò fino all'inizio del primo conflitto mondiale, il sostegno economico principale per molte famiglie.

¹⁸ BERTAZZOLO Nicola, *L'emigrazione veneta*; <www.cronologia.it>

2.2 Storia militare

2.2.1 Prima guerra mondiale

Le drammatiche vicende a seguito dello scoppio del primo conflitto mondiale videro gran parte dei civili confinati nelle loro case a difendere il proprio patrimonio mentre altri si davano alla fuga. Più di cinquemila persone attraversarono il Piave poco prima che i nostri soldati decidessero di abbattere tutti i ponti per arrestare l'avanzata austro-ungarica.

Il fiume fu protagonista delle battaglie tra la fine del 1917 e la fine del 1918 poiché qui si stabilì il fronte dopo la ritirata a Caporetto. Viene considerato luogo di memoria poiché “è stato ed è un fiume di confine in senso geografico, politico e militare prima, culturale poi.”¹⁹

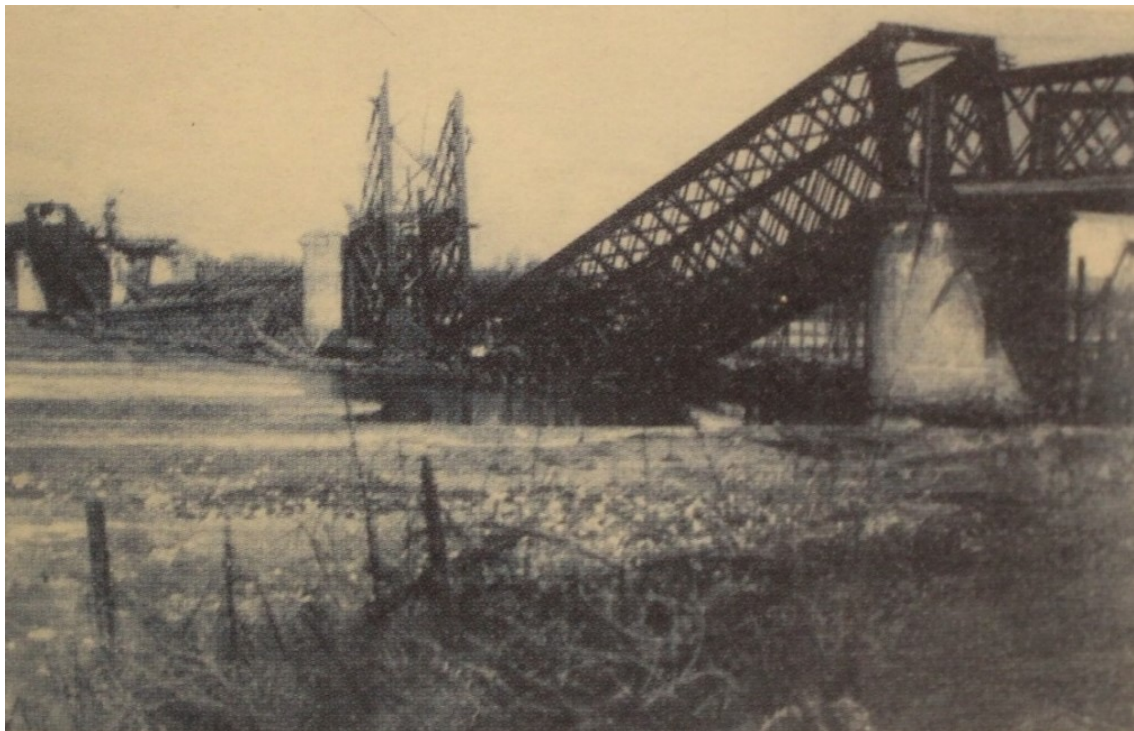


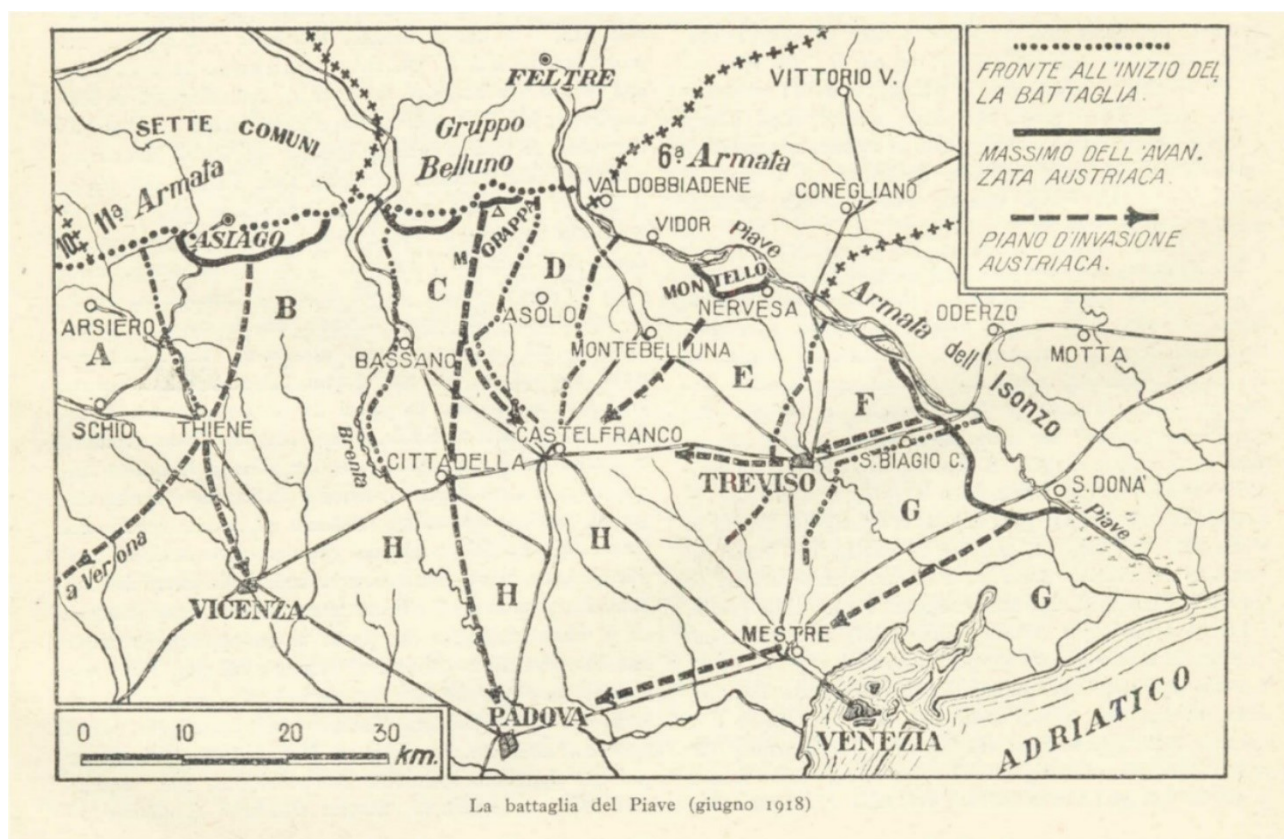
Figura 2.2.1 Ponte ferroviario sul Piave distrutto in una cartolina del 18 novembre 1919;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.71.

¹⁹ MINNITI Fortunato, *Il Piave*, Società editrice il Mulino, 2000.

Una delle vicende più drammatiche vissute da Ponte di Piave fu la Battaglia del Solstizio, l'ultima grande battaglia offensiva degli austro-ungarici durante la Prima guerra mondiale.

Il primo obiettivo dell'esercito nemico era quello di raggiungere Treviso, dove si trovavano grandi scorte di rifornimenti. L'offensiva fu sferrata sotto i comandi del generale Conrad nell'area dell'altipiano di Asiago e del monte Grappa e del generale Borojević nel Piave. Tra loro c'era forte competizione poiché il primo era a favore di un attacco dalle montagne per poi scendere sul Piave, mentre il secondo appoggiava l'idea di sfondare con tutte le forze direttamente sul Piave.

L'imperatore Carlo I d'Austria decise di adottare lo stesso piano di azione della battaglia di Caporetto per uno scontro a più divisioni in gruppi compatti di soldati ben armati e di attaccare sia sull'Altopiano di Asiago, sia sul Monte Grappa e sia sul Piave.



*Figura 2.2.2 15 giugno 1918,
La Battaglia del Solstizio; <www.esercito.difesa.it>*

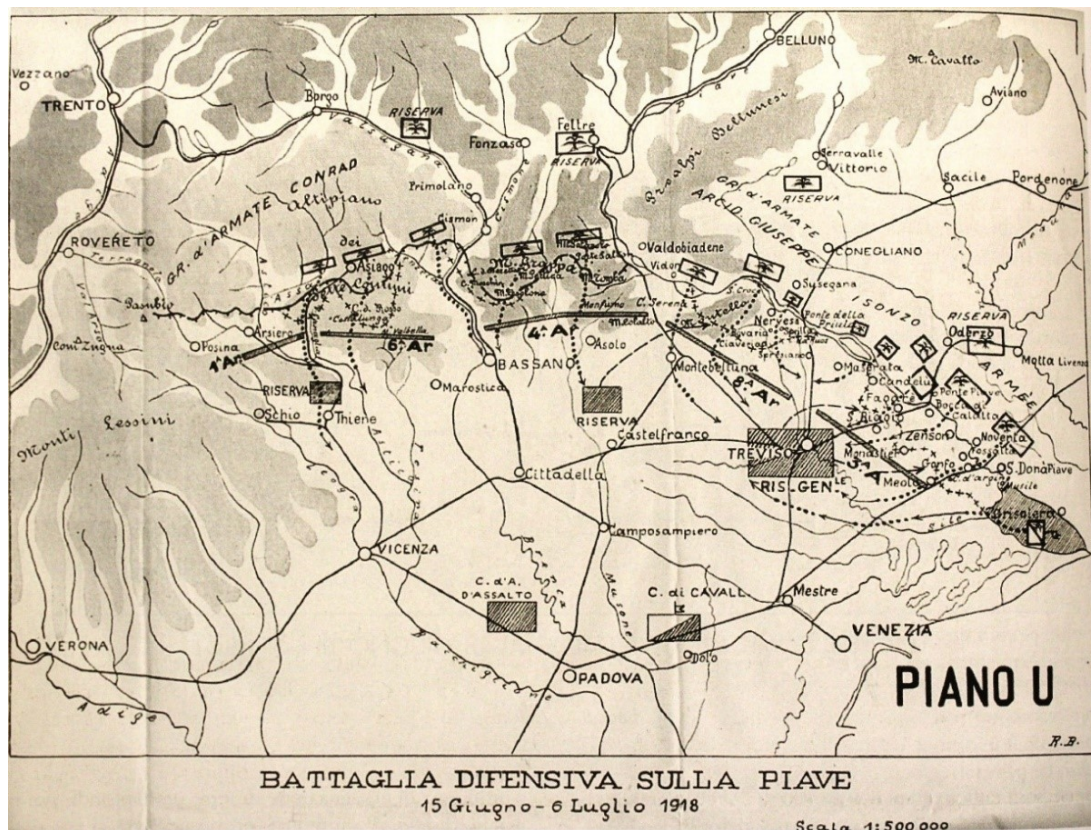


Figura 2.2.3 linea difensiva italiana nella battaglia del Solstizio,
La Battaglia del Solstizio; <www.esercito.difesa.it>



Figura 2.2.4 Piano di manovra austriaco,
La Battaglia del Solstizio; <www.esercito.difesa.it>

Armando Diaz, capo di stato maggiore del Regio Esercito, puntò a migliorare l'addestramento delle truppe e a tenere alto il morale e lo spirito di ciascun soldato. Dal punto di vista strategico, a difendere il fronte italiano sul Piave, dalle Grave di Papadopoli fino al mare, era schierata la Terza Armata del Duca d'Aosta, costituita da più linee parallele di trincee.

Tra esse vennero costruiti dei "posti scoglio" ognuno dei quali comprendeva armi e scorte di cibo che sarebbero stati impiegati una volta che il nemico li avesse superati, cogliendolo in questo modo alle spalle.

La mattina del 15 giugno 1918 l'esercito austro-ungarico superò il fronte di Pieve di Soligo-Falzè di Piave conquistando il Montello e Nervesa della Battaglia. Tuttavia, l'occupazione del nuovo territorio da parte delle truppe non durò a lungo poiché la controffensiva italiana riuscì a fermarle, con il supporto dell'artiglieria francese e la Regia Aeronautica italiana che mitragliava il nemico dall'alto. Questo costrinse gli austriaci nello stesso giorno a ritirarsi oltre il punto di inizio dell'attacco.



*Figura 2.2.5 Fanteria in azione,
La Battaglia del Solstizio; <www.esercito.difesa.it>*

Sia Nervesa che Spresiano rimasero completamente distrutti nella battaglia e anche Ponte di Piave fu gravemente colpito. L'ultima parte di territorio che riuscì a cadere in mano italiana durante lo scontro fu la testa di ponte di Fagarè, sulla direttiva Ponte di Piave-Treviso.

Le perdite italiane ammontarono a circa 90.000 uomini mentre quelle austro-ungariche raggiunsero i 150.000. La battaglia del Solstizio, segnò l'inizio della fine della Grande Guerra. Il 24 ottobre 1918 si diede inizio alla grande offensiva italiana che si concluse con l'Armistizio del 4 novembre.

Figura 2.2.6 Fagarè di San Biagio di Callalta – iscrizione patriottica, La Battaglia del Solstizio; <www.esercito.difesa.it>



Figura 2.2.7 Foto di un'iscrizione patriottica che mostra la volontà di resistenza dei soldati italiani sul Piave, 1918, La Battaglia del Solstizio; <www.esercito.difesa.it>



*Figura 2.2.8 Trincea sul Piave,
La Battaglia del Solstizio; <www.esercito.difesa.it>*



*Figure 2.2.9 Foto della vecchia chiesa di Ponte di Piave prima della guerra (a sinistra) e dopo la guerra (a destra);
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.17.*



Figura 2.2.10 Cartolina della vecchia chiesa di Ponte di Piave distrutta con i prigionieri austriaci impegnati a sgomberare le macerie;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.72.

2.2.2 Primo dopoguerra

Se le condizioni di salute e povertà durante il conflitto risultavano drammatiche, gli anni successivi alla vittoria italiana, portarono conseguenze ancora più disastrose. I profughi che volevano far ritorno alle proprie abitazioni non trovarono più un tetto dove poter vivere ma solo cumuli di macerie, fame e freddo.



Figure 2.2.11 Foto austriaca verso villa Loschi dopo la guerra (a sinistra) e dopo la rimozione dalle macerie (a destra);
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.71-72.

La Croce Rossa americana, che aveva sede ad Oderzo, si impegnò assieme alle parrocchie dei paesi vicini a costruire una serie di baracche e a fornire alimenti e medicinali a quante più famiglie possibili. Oltre alla tragica situazione del dopoguerra si unì anche la febbre spagnola che causò un numero di morti pari a quello dei caduti in battaglia, circa 600.000.

Si cominciarono poco per volta a riedificare le abitazioni, le ville, la chiesa e il municipio.

Di seguito è riportato un testo del Gazzettino del 22 febbraio 1925 che testimonia la costruzione del nuovo municipio.

Il costruendo Municipio

Di Ponte di Piave

“Ponte di Piave, fra i primi paesi rapidamente risorti presso l’epico fiume, dopoché nessun edificio rimase in piedi nello strazio terribile delle artiglierie, piazzate sulla sponda opposta da Fagarè della Battaglia a Candelù, fu tutto un rifornire di eleganti villine e di prospere aziende agrarie industriali. Riebbe la chiesa, fu eretto ex imis fundamentis (dalle più basse fondamenta) il campanile; solo rimase per lungo tempo un pio desiderio la costruzione del palazzo comunale.

Con la ventura primavera, il capoluogo del comune che conta cinquemila abitanti, vedrà con alacre opera, risorgere la sede del Municipio rispondente alle moderne esigenze dei vari uffici amministrativi e ad un tempo adeguato al continuo maggiore sviluppo del paese.

L’edificio verrà eretto in un ampio piazzale, opportunatamente sistemato, e per lo stile si intonerà ad altre costruzioni, di eleganti quanto sobrie modanature del rinascimento. Svilupperà un prospetto della lunghezza di metri ventinove, con corpo centrale alquanto avanzato sui due corpi laterali. L’altezza sarà di m. 12, la larghezza di 13. L’ingresso principale verrà aperto da gradinata fiancheggiata da palladiane, con portico ed atrio dal quale a destra si entrerà nell’Ufficio del Giudice conciliatore e ad altri due uffici disponibili, a sinistra in quelli del Dazio, delle Poste e telefono con relativa cabina.

Dalla scala a tenaglia, si salirà al primo piano, dove particolarmente risponderanno di decoro architettonico e decorativo: la sala del Consiglio, il gabinetto del Sindaco e gli uffici principali.

Di studio essenzialmente pratico e razionale, la distribuzione dei vari servizi amministrativi, che separa quelli di Segreteria dello Stato Civile, per non creare i soliti deplorati ingombri.

Il progetto del costruendo palazzo è dell’ina. cav. uff. Antonio Sordani.”²⁰

²⁰ MAGELLO Carlo, *Tratto da immagine di articolo di Gazzettino*, Archivio Storico del geometra CORAZZA Angelo, 22 febbraio 1925.



Figura 2.2.12 Facciata del nuovo municipio in una cartolina del 12 agosto 1928;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.84.



Figura 2.2.13 Cartolina del municipio il giorno 1° ottobre 1938.
Sono stati appena realizzati la fontana, il giardino e il piazzale.
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.84.

L'8 novembre 1925, durante il regime fascista, il re Vittorio Emanuele II inaugurò la costruzione di un nuovo ponte sulla strada "bocca Callalta" che attraversava il fiume Piave.

La chiesa, che venne distrutta completamente, venne anch'essa ricostruita negli anni '20.

Nel 1931 venne asfaltata la strada principale "Callalta" con l'avvio della motorizzazione delle prime automobili FIAT. Anche la diffusione dell'elettricità crebbe in quegli anni permettendo l'illuminazione delle vie principali del centro cittadino e l'utilizzo della radio.

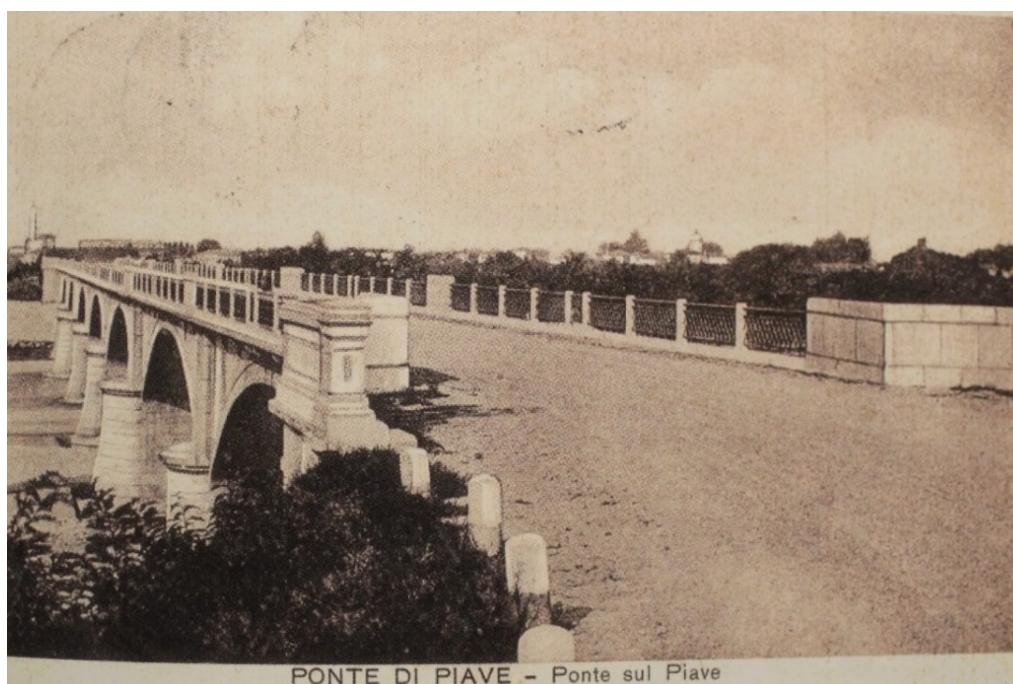


Figura 2.2.14 Cartolina di Ponte di Piave con il ponte stradale il 18 aprile 1933;
 BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.81.

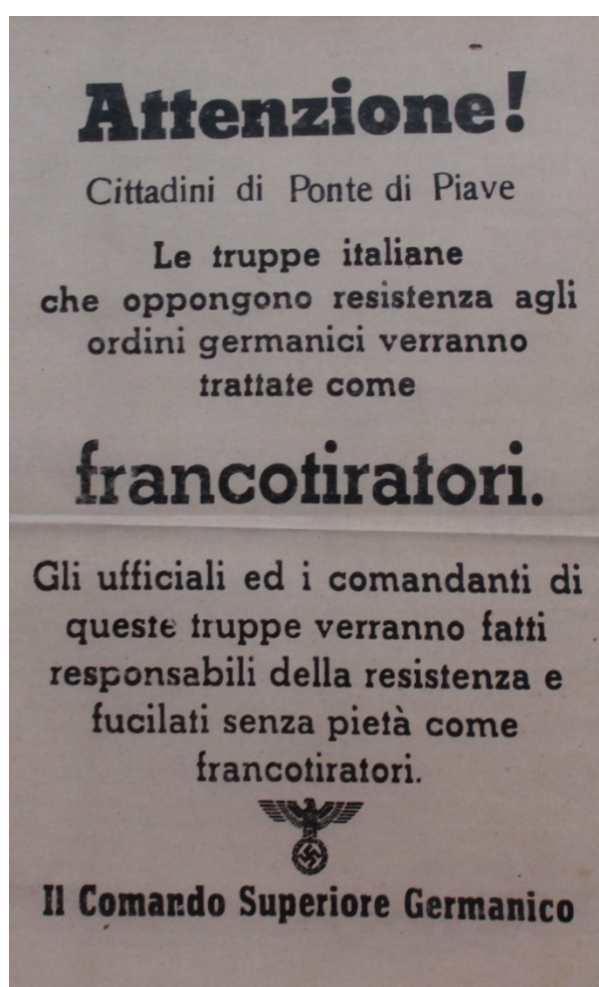


Figura 2.2.15 Cartolina della nuova chiesa parrocchiale il 1° agosto 1938;
 BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.77.

2.2.3 Seconda guerra mondiale

Ponte di Piave, durante il secondo conflitto mondiale, vide come maggior problema quello di mantenere attive le linee di collegamento stradali per attraversare il fiume. La passerella stradale veniva periodicamente bombardata e distrutta dall'aviazione alleata mentre gli italo-tedeschi la ricostruivano la notte successiva, per poi diventare nuovamente bersaglio dei bombardamenti aerei il giorno dopo. Inoltre, la resistenza partigiana provocò in tutto il territorio gravi danni agli impianti ferroviari e alle caserme dei carabinieri, contribuendo al clima di paura e di violenza per tutta la popolazione residente. Il 25 aprile 1945 segnò la fine del conflitto e il centro abitato e le frazioni del comune rimasero fortunatamente quasi del tutto indenni.

Solamente tre anni più tardi venne riaperto l'accesso e l'utilizzo del ponte stradale.



*Figura 2.2.16 Avviso del Comando Superiore Germanico settembre 1943;²¹
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, Ponte di Piave, p.96.*

²¹ Un franco tiratore è un combattente che opera, per lo più isolato o in piccoli gruppi, contro forze regolari, soprattutto nei centri abitati che il nemico cerca di occupare o sta evacuando. Il termine “franco” (libero) sta a indicare che si tratta di combattenti cui è concessa una notevole libertà di azione e iniziativa.

2.2.4 Secondo dopoguerra

A Ponte di Piave, nel periodo successivo al conflitto, molti cittadini emigrarono e fu necessario riorganizzare il lavoro e la gestione delle terre. Per incentivare la produzione di latte e di carne vennero soppressi i buoi che venivano utilizzati durante l'aratura e furono introdotti i contratti d'affitto per la lavorazione dei campi.

Nacquero le Cantine Sociali Cooperative per la lavorazione e commercializzazione del prodotto vinicolo a Ponte di Piave, Oderzo, Motta, Ormelle, Campodipietra e Roncadelle. Si riorganizzò la formazione scolastica con l'apertura della Scuola Media Statale e vennero concessi dal comune terreni per la costruzione di fabbriche metalmeccaniche, mobilifici e strutture per la lavorazione della plastica.

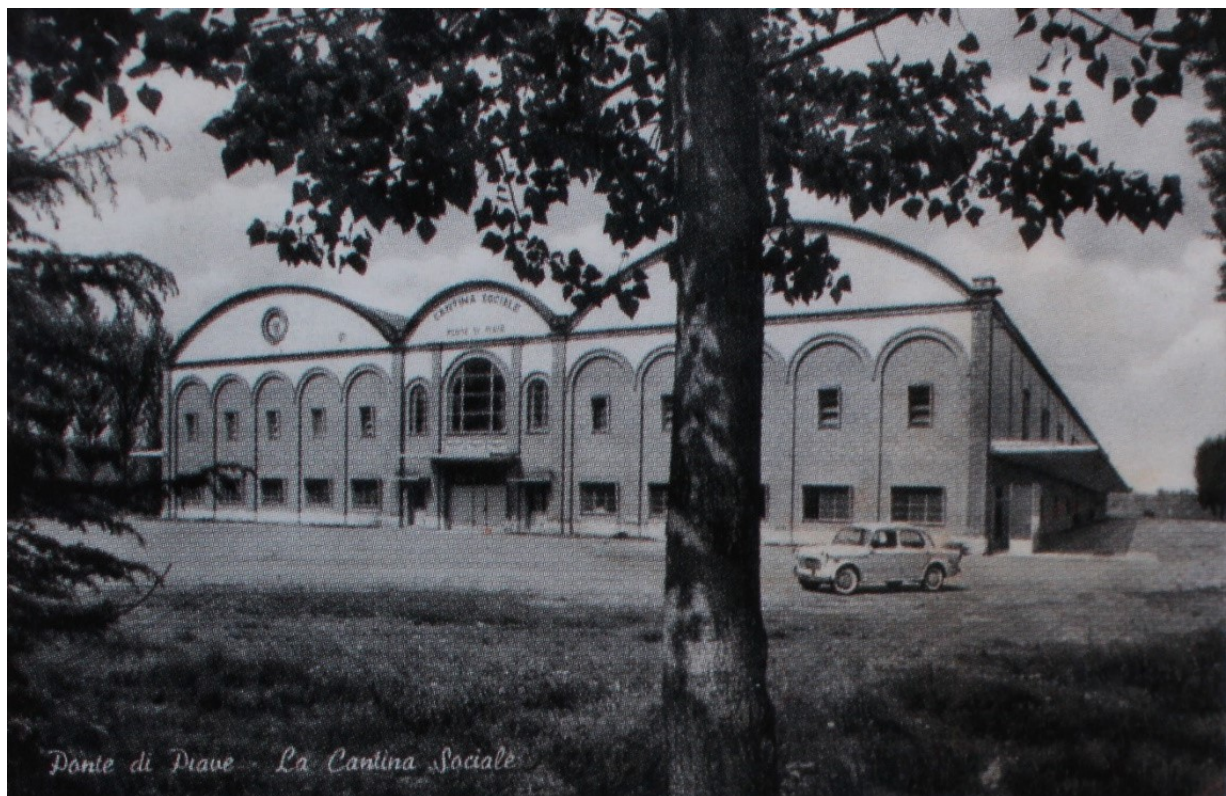


Figura 2.2.17 Cantina Sociale della S. S. Postumia in una cartolina del 1964;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.101.

CAPITOLO 3

ANALISI CARTOGRAFICA

3.1 Descrizione del paesaggio

3.1.1 La Via Postumia

Uno dei percorsi molto frequentati e conosciuti ancora oggi di epoca romana è la Via Postumia che attraversa l'alta pianura trevigiana in direzione ovest-est lungo un rettilineo a tratti interrotto di circa 60 km da Vicenza a Oderzo, passando a nord di Ponte di Piave.

Questa strada consolare è stato l'elemento strutturale, assieme alla Via Annia, che ha favorito lo sviluppo urbano in cui si relazionano direttamente e indirettamente tutti i centri abitati e le aree produttive. Si garantiva in questo modo la possibilità per Roma di raggiungere con rapidità le terre più a Nord.

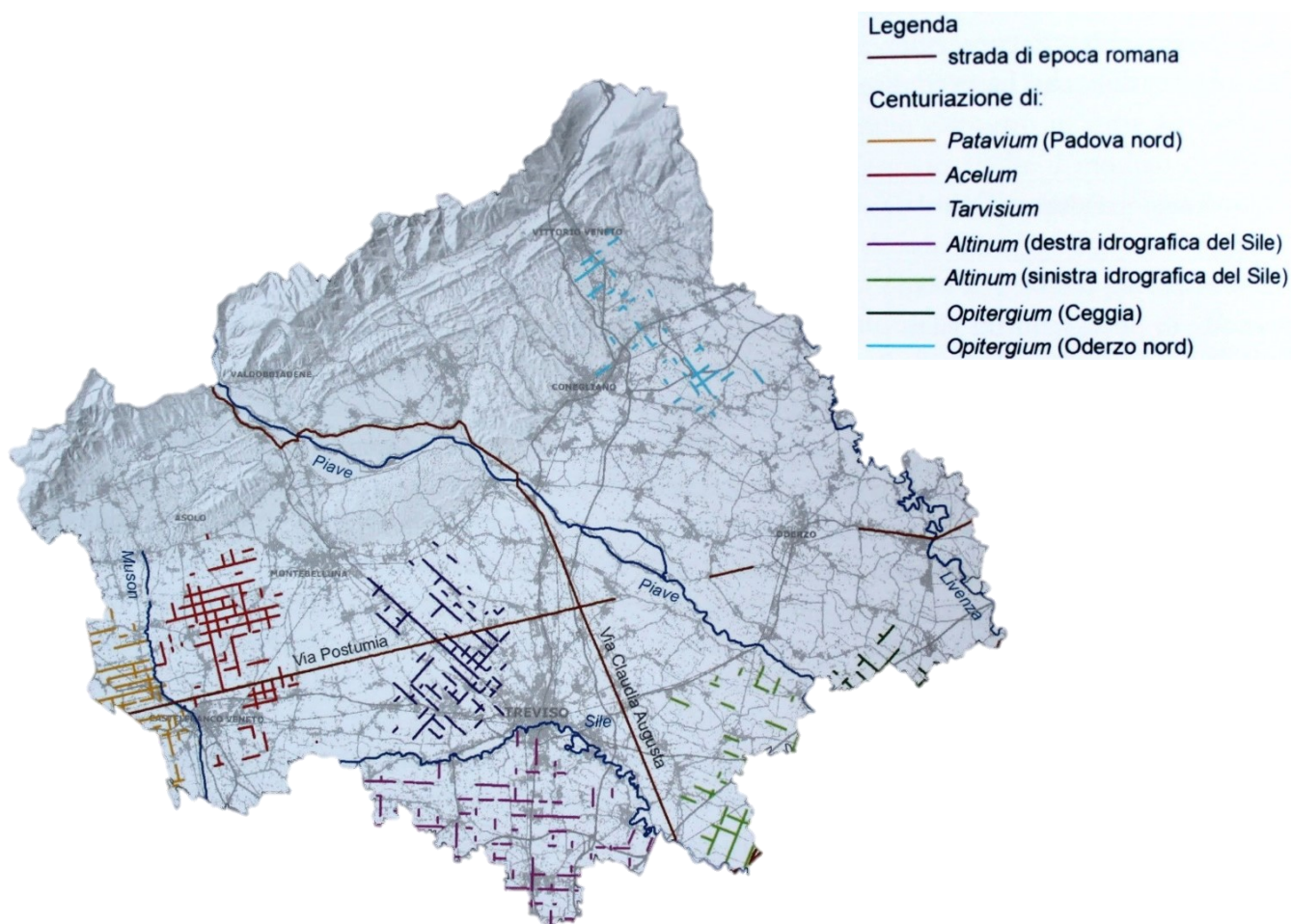


Figura 3.1.1 Strade e tracciati nel territorio della provincia di Treviso, rappresentazione cartografica in GIS;

BONDESAN Aldino – BUSONE Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.58.

In una carta storica IGM si può osservare la viabilità presente a Ponte di Piave. La strada che già alla fine del 1800 attraversava il centro di Ponte di Piave quasi in parallelo alla linea ferroviaria è definita strada regionale 53 “Postumia”, ma la denominazione è impropria poiché l’infrastruttura non ha nulla a che vedere con l’antica via Postumia, che scorre più a nord e di cui attualmente alcuni tratti in provincia di Treviso sono percorribili come strada provinciale n.102 “Postumia romana”.



Figura 3.1.2 Via Postumia che attraversa Ponte di Piave;
carta storica IGM di Ponte di Piave del 1984 in scala 1:25.000.

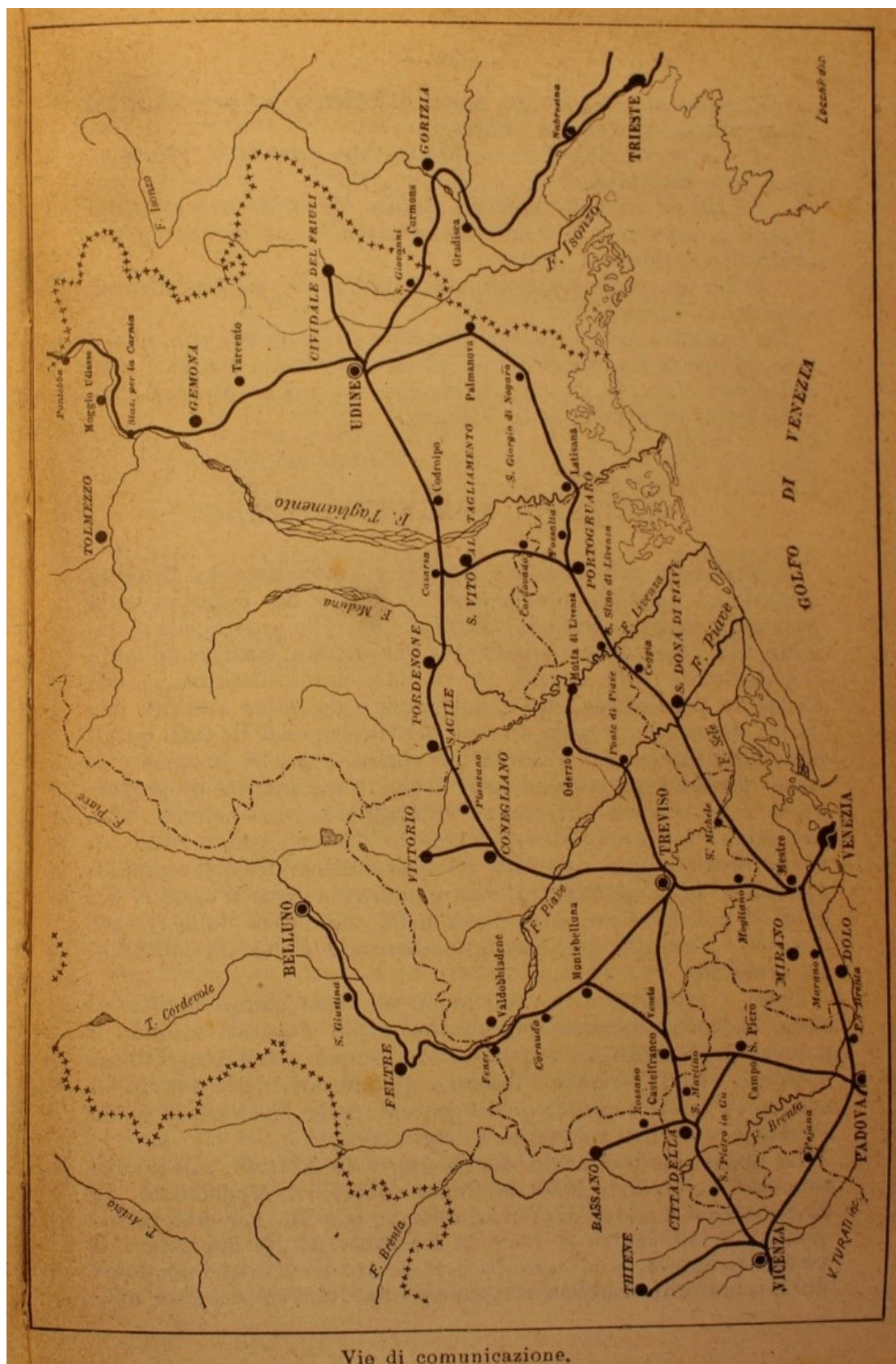


Figura 3.1.3 LOCCHI Domenico, *Vie di comunicazione di D. Locchi*, proiezione zenitale, litografia, 1892.

3.1.2 Il fiume Piave

Dati geografici

Sorgente: Monte Peralba, a Sappada (provincia di Belluno); Alpi Carniche; quota 2037 m;

Foce: Mar Adriatico, a Cortellazzo;

Superficie bacino idrografico: 4126,84 km² (il 13,3% dei quali ricadenti nella provincia di Treviso);

Lunghezza asta principale: 220 km (5° fiume d'Italia);

Suddivisione asta principale: tronco superiore: alveo relativamente stretto con discesa ripida nel Cadore e a Belluno; a Longarone l'alveo si espande con deflussi subalvei al di sotto delle masse ghiaiose; tronco intermedio: alveo torrentizio e con discesa rapida fino a monte di Zenson di Piave; larghezza superiore ai 3 km mentre tra Ponte della Priula e Ponte di Piave è compresa tra 1 e 2 km; tronco inferiore: alveo largo circa 100 metri, incassato e a sponde fisse; discesa più lenta;

Portata media annua: 137 m³/s; nel periodo estivo oggi è difficile che mantenga una portata artificiale a Nervesa dell'ordine dei 5 m³/s;

Affluenti: il Tegorzo ed il Negrisia.

Il fiume Piave attraversa tutta la provincia di Treviso da nord-ovest a sud-est con caratteristiche di tipo *braided*, alveo molto largo e poco profondo. Il tracciato ha subito numerose erosioni di sponda e l'abbandono di alcuni tracciati. Un esempio lo possiamo osservare alle Grave di Papadopoli.

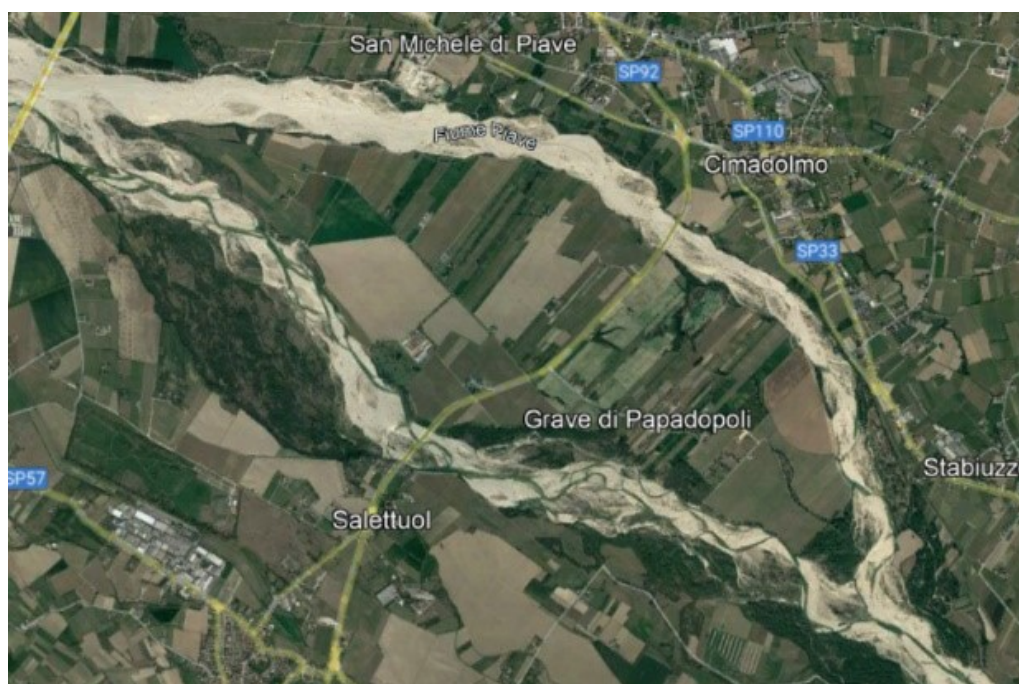


Figura 3.1.4 Fiume Piave nei pressi di Grave di Papadopoli, Google Earth, 4 novembre 2020. Attualmente il fiume scorre nel ramo più meridionale, lasciando completamente in secca quello più settentrionale in cui sono ancora ben evidenti i segni del suo tracciato ed i depositi sabbiosi e ghiaiosi.

Come la maggior parte dei fiumi che scorrono in territorio veneto, il Piave incide sulla formazione di depositi alluvionali variando la granulometria da ghiaiosa a monte ad argillosa e limosa verso la foce. Lungo il suo corso il territorio pertanto viene continuamente eroso e rideposto, contribuendo alla formazione della pianura.



Figura 3.1.5 Fiume Piave nei pressi di Negrizia;
BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.94.

3.1.3. Trasformazione antropica della pianura trevigiana

L'uomo ha assunto nel corso del tempo un ruolo sempre più attivo nel processo di trasformazione e modifica del territorio. In particolare nella provincia di Treviso, a seguito dell'urbanizzazione e dello sviluppo industriale e manifatturiero, sono state costruite nuove infrastrutture per esigenze di mercato e si sono ampliate le reti di comunicazione per agevolare lo spostamento della merce.

Albano Marcarini, urbanista e cartografo milanese, considera il paesaggio agrario della pianura trevigiana come “comunque vulnerabile a causa delle pulsioni evolutive del sistema economico veneto (urbanizzazione diffusa, crescita sparsa della piccola industria e del terziario)”.²²

Tra il 1961 e il 1991, l'incremento demografico ha portato all'utilizzo del 18% della superficie provinciale per la costruzione di nuove aree urbane senza però tenere conto dell'impatto ambientale. Si sta dunque cercando ora di riqualificare quelle aree creando zone di verde più vicine al centro abitato e spostando verso la periferia l'industria.

²² MARCARINI Albano, *Paesaggi italiani*, pp.253-275.

Se si osserva dall'alto, il tessuto urbano, pur alterando significativamente le forme del paesaggio, si è sviluppato nei tratti principali in cui preesistevano i borghi rurali ed i terreni agricoli. La coltivazione intensiva nel territorio trevigiano è uno dei fenomeni odierni maggiormente diffusi e le città si dispongono a ragnatela seguendo le strade principali che si incrociano verso il centro abitato. La campagna, invece, si trova sempre più inserita nel contesto urbano e frammentata in periferia.

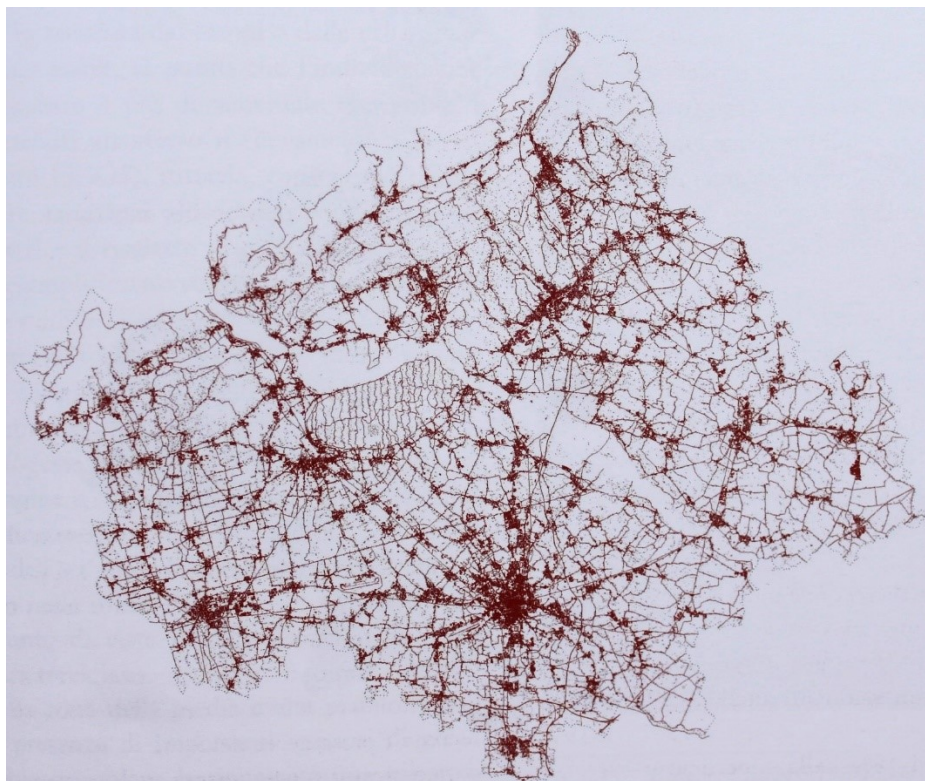


Figura 3.1.6 Rappresentazione cartografica provinciale della rete viaria e della superficie edificata
BONDESAN Aldino – BUSONI Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.58.

Per quanto riguarda l'idrografia della provincia il fiume Piave rappresenta la culla di un ecosistema naturalistico molto fragile che al giorno d'oggi risulta essere in gran parte ridotto dalle coltivazioni. Dalle analisi effettuate sul campo si possono individuare evidenti segni di mal utilizzo della risorsa idrica sia di tipo qualitativo, dovuto alla contaminazione chimica, che di tipo quantitativo, per l'utilizzo delle acque a scopo industriale e per l'irrigazione.

Inoltre, la bassa pianura è soggetta a ristagni idrici a causa della poca pendenza e della scarsa permeabilità del suolo, rendendo quindi più difficile il drenaggio. Per far fronte a ciò l'uomo ha creato una fitta rete di scolo provvedendo all'irrigazione artificialmente e meccanicamente delle coltivazioni.

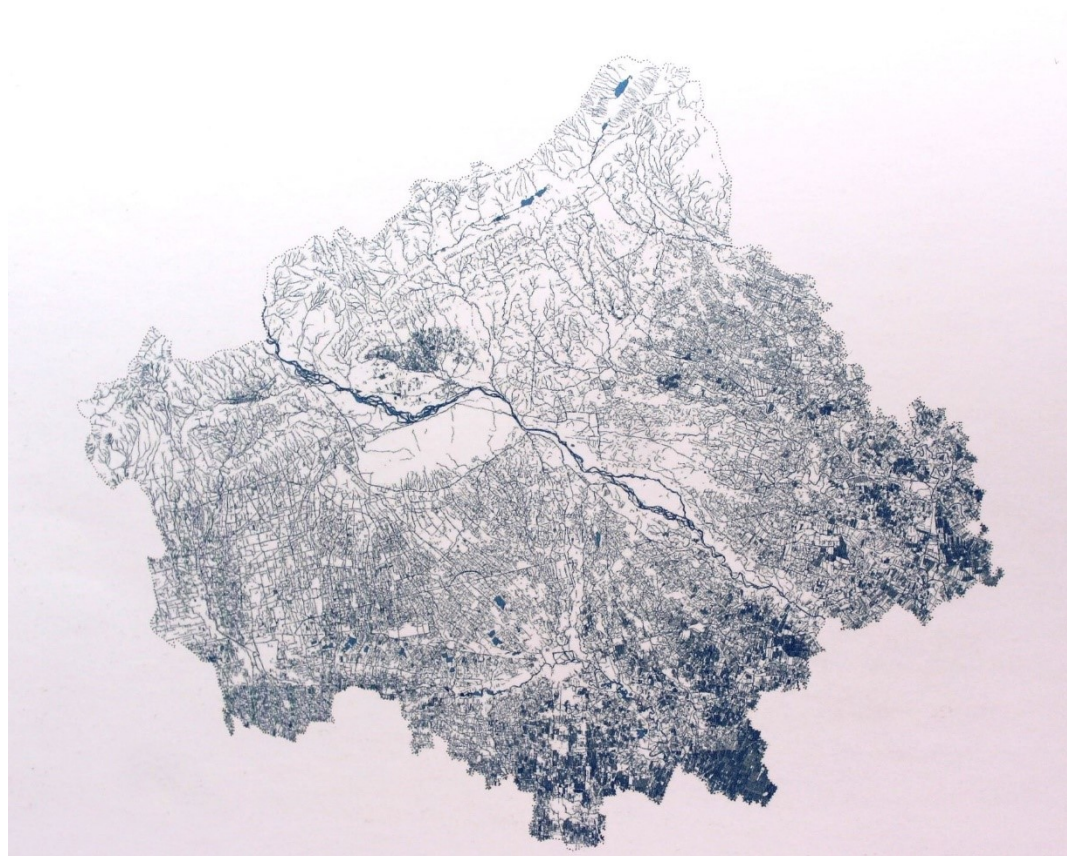


Figura 3.1.7 Rappresentazione cartografica provinciale del reticolo idrografico;
BONDESAN Aldino – BUSONE Simone, *Geomorfologia della provincia di Treviso*, p.58.

3.2 Analisi GIS

Negli ultimi decenni, l'industrializzazione delle campagne e il miglioramento del tenore di vita della popolazione hanno cambiato profondamente il tessuto territoriale della Pianura Padana con formazione ed espansione di centri abitati sempre più compatti e collegati tra loro attraverso le vie di comunicazione.

Per meglio definire l'impatto antropico sul comune di Ponte di Piave dagli ultimi anni dell'800 agli anni '70 del 900, sono stati analizzati, attraverso l'uso di cartografia storica e foto aeree, gli eventi bellici succedutisi sul territorio comunale e lo sviluppo dell'area urbana.

Cartografia storica

La ricerca effettuata presso la Biblioteca Ca' Borin dell'Università di Padova, ha permesso la raccolta delle seguenti carte:

Tab.1 – Cartografia IGM

Carta	Anno	Scala
IGM Foglio 39 III SO – Ponte di Piave	1894	1:25000
IGM Foglio 39 III SO – Ponte di Piave	1924	1:25000
IGM Foglio 39 III SO – Ponte di Piave	1945	1:25000
IGM Foglio 39 III SO – Ponte di Piave	1970	1:25000
IGM Foglio 38 II SE – S. Biagio di Callalta	1890	1:25000
IGM Foglio 38 II SE – S. Biagio di Callalta	1932	1:25000
IGM Foglio 38 II SE – S. Biagio di Callalta	1948	1:25000
IGM Foglio 38 II SE – S. Biagio di Callalta	1969	1:25000

Per il periodo relativo alla Prima guerra mondiale è stata utilizzata la carta storico-militare “Sistemazione difensiva del 1° Agosto 1918” del Museo della Terza Armata di Padova riportata in figura 3.2.1:

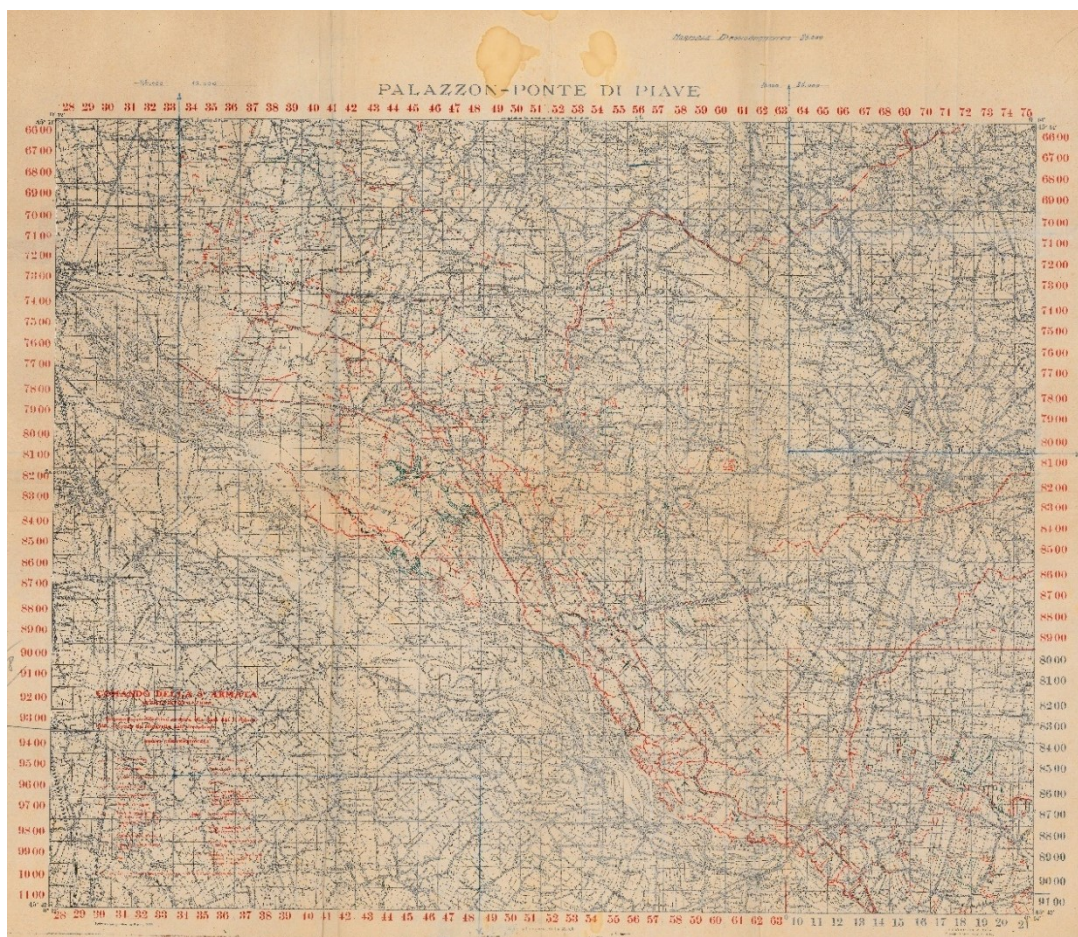


Figura 3.2.1 Sistemazione difensiva nemica del 1° Agosto 1918;
carta storica IGM di Ponte di Piave in scala 1:25.000.

La carta comprende parte dei comuni di Ponte di Piave, Oderzo, Mansuè, Fontanelle, Vazzola, Mareno di Piave, Susegana, Santa Lucia di Piave; Nervesa della Battaglia, Spresiano, Villorba, Breda di Piave, San Biagio di Callalta e Salgareda ed i comuni di Ormelle, San Polo di Piave, Cimadolmo e Maserada sul Piave. Sulla carta sono riportati i principali elementi militari austriaci che nel 1918 occupavano tutta l'area di Ponte di Piave e si concentravano maggiormente lungo gli argini del fiume Piave per contrastare gli attacchi dell'esercito avversario.

Foto aeree

Nel presente lavoro sono state utilizzate foto aeree di voli R.A.F. (Royal Air Force) effettuati negli anni 1944-1945, forniti dalla regione del Veneto:

Tab.2 – Foto aeree

Denominazione	Data	N. Fotogramma
P101 683SQDN	25/02/1944	4035
683/L.106	22/08/1945	4040

Le foto sono state utilizzate per documentare gli effetti dei bombardamenti della Seconda guerra mondiale.

3.3 Elaborazione ed analisi dei dati

I dati raccolti sono stati elaborati con *software open source* QGIS (versione 3.22 LTR), che permette la visualizzazione, l'analisi e la rappresentazione dei dati spaziali.

Per la carta della Prima guerra mondiale gli elementi militari sono stati digitalizzati con elementi puntuali, lineari e poligonali; come riportato in figura, le linee sono state utilizzate per le trincee, gli elementi di trincea, gli argini difensivi, le ferrovie da campo, le strade mascherate, i camminamenti e le piste, i punti per i ponti, le passerelle, i lavori di scavo d'incerta natura e gli appostamenti per i tiratori e le aree sono state utilizzate per evidenziare i ricoveri ed i baraccamenti dei soldati.

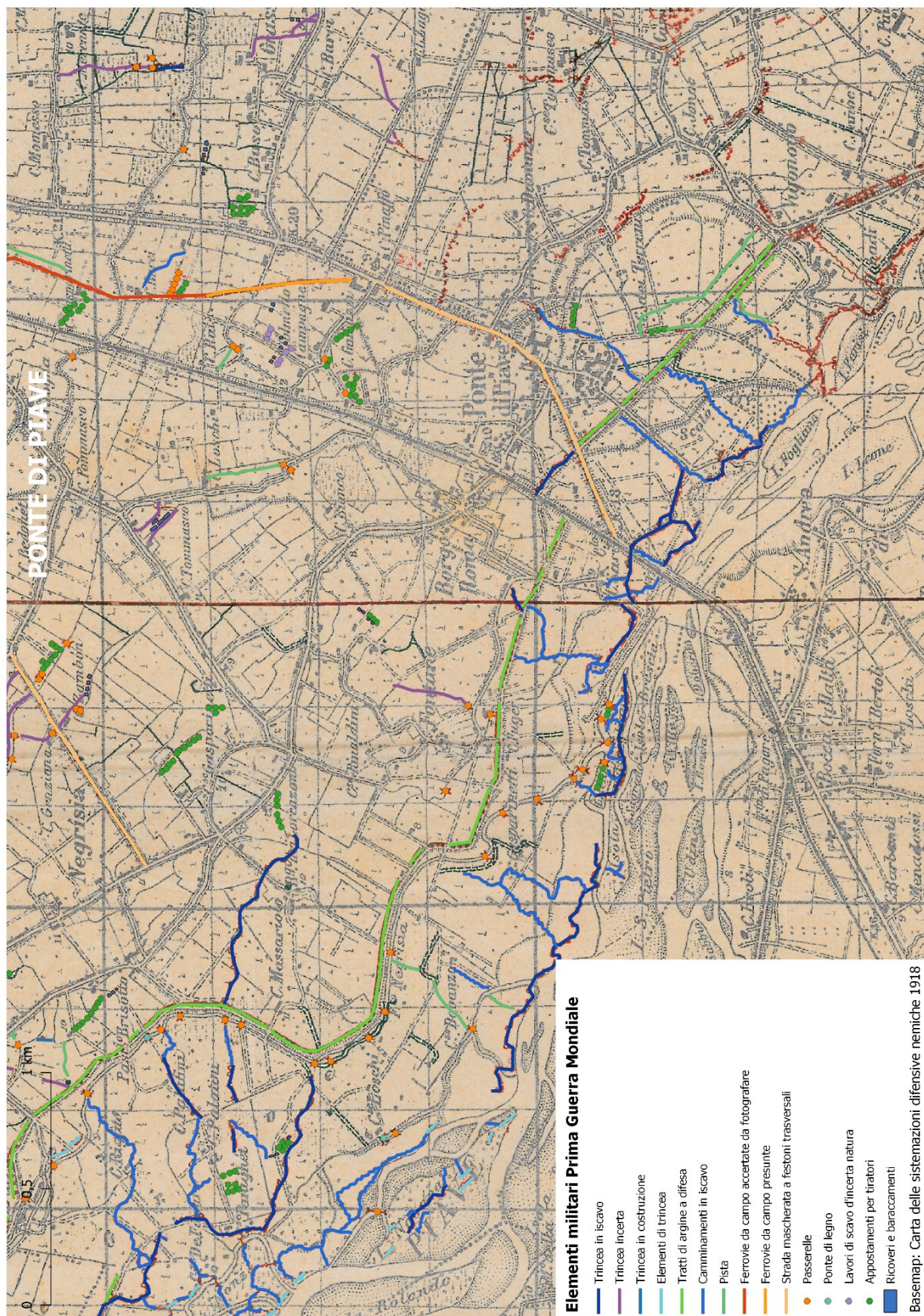


Figura 3.2.2 Carta degli elementi militari di Ponte di Piave del 1° Agosto 1918; carta storica IGM di Ponte di Piave in scala 1:25.000.

Si possono osservare in blu gli appostamenti di trincea scavati, incerti o in costruzione sulle sponde del Piave e nei pressi degli argini difensivi, segnati di colore verde. In alcuni punti le trincee sono state scavate nei pressi di canali che si immettono nel fiume o in sezioni di isole sabbiose all'interno dell'alveo. Le passerelle, segnate in arancione, permettono di attraversarli e di raggiungere più facilmente i vari camminamenti e le piste che sono stati creati in funzione di collegamento tra le trincee e gli argini.

Verso il centro abitato si notano alcuni appostamenti per tiratori suddivisi a una o più linee e delle strutture adibite al ricovero dei soldati. La strada principale è maggiormente difesa ed è stata costruita una ferrovia militare quasi in parallelo con la ferrovia già in uso ed ancora oggi presente. Le foto aeree della Seconda guerra mondiale sono state utilizzate per individuare gli obiettivi strategici oggetto di bombardamento e le aree comunali maggiormente colpite.

Per un confronto a livello visivo si riportano le aree fotografate del centro comunale negli anni 1944 e 1945:



Figura 3.2.3 Foto del centro abitato nel 1944.



Figura 3.2.4. Foto del centro abitato nel 1945. Sono ben visibili i crateri da bombardamento.

I ponti ferroviario e stradale furono i principali obiettivi dei bombardamenti poiché rappresentavano un collegamento fondamentale per lo spostamento di truppe e armamenti tedeschi. Si evince infatti che le aree più colpite, con maggiore presenza di crateri, sono quelle intorno ai ponti (*Figura 3.2.5*).

Il centro non è stato quasi mai colpito e si può pensare che i numerosi crateri presenti nell'area a nord dell'abitato, attualmente occupata dalla cantina sociale, siano stati conseguenza di un errato puntamento del bombardiere.



Figura 3.2.6. Digitalizzazione delle aree e dei crateri da bombardamento; foto aerea del 1945 e ortofoto del 2018.

Infine è stato condotto uno studio sull'espansione delle aree urbanizzate negli anni. Ciascuna carta IGM è stata georeferenziata e sono state mappate con digitalizzazione poligonale le aree edificate, includendo sia l'abitato che le strutture adibite all'industria.

Si riportano in seguito due esempi che mostrano l'espansione urbana nel centro del comune di Ponte di Piave: la prima immagine relativa all'anno 1894 mentre la seconda all'anno 1970.



Figura 3.2.7 Area urbana del centro di Ponte di Piave; carta storica IGM di Ponte di Piave del 1894 in scala 1:25.000.

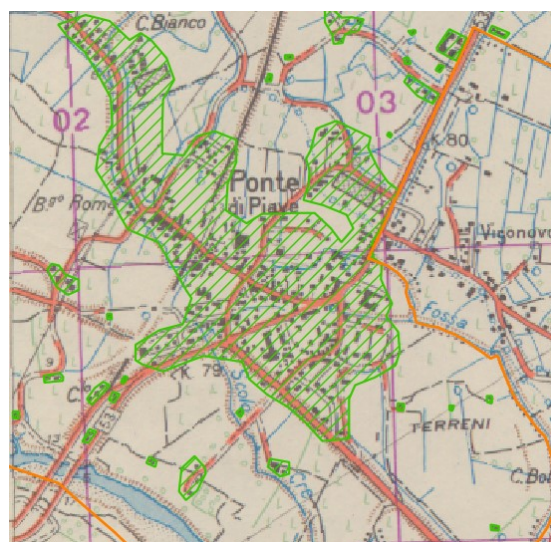


Figura 3.2.8 Area urbana del centro di Ponte di Piave; carta storica IGM di Ponte di Piave del 1970 in scala 1:25.000.

Le aree digitalizzate appartenenti ai diversi anni sono state sovrapposte all'ortofoto della Regione del Veneto del 2018, utilizzata come carta di base (*Figura 3.2.8*), per permettere l'analisi dell'espansione urbana nel corso del tempo e rilevare gli effetti del secondo dopo guerra e dello sviluppo industriale su Ponte di Piave.

Di seguito le osservazioni divise per anno:

- *area urbana 1890-1894*: nel territorio prevale l'utilizzo del suolo come terreno coltivato ed i nuclei abitati si raccolgono nei centri del comune di Ponte di Piave e delle frazioni di Levada e Negrizia.

Il resto delle abitazioni è distribuito a singoli blocchi nel territorio, ad eccezione del complesso dell'Abbazia Benedettina di Busco.

- *area urbana 1924-1932*: la conformazione del territorio rimane quasi invariata seppure con alcune nuove costruzioni edificate.

- *area urbana 1945-1948*: si nota un'espansione urbana nell'area centrale comunale e nelle frazioni. È inoltre cresciuto l'agglomerato urbano nei pressi del fiume Piave.

- *area urbana 1969-1970*: nuove costruzioni hanno ampliato notevolmente l'agglomerato centrale del comune e della frazione di Negrizia.

Infine, nel 2018 il primo importante cambiamento che si può osservare è il grande blocco poligonale tra Ponte di Piave e Levada, il quale rappresenta la zona industriale più grande del comune.

I centri delle frazioni si sono espansi maggiormente e si è sviluppata una rete più fitta ed intricata di strade, ad eccezione della frazione di San Nicolò che è rimasta poco abitata e non ha subito particolari cambiamenti negli ultimi decenni.

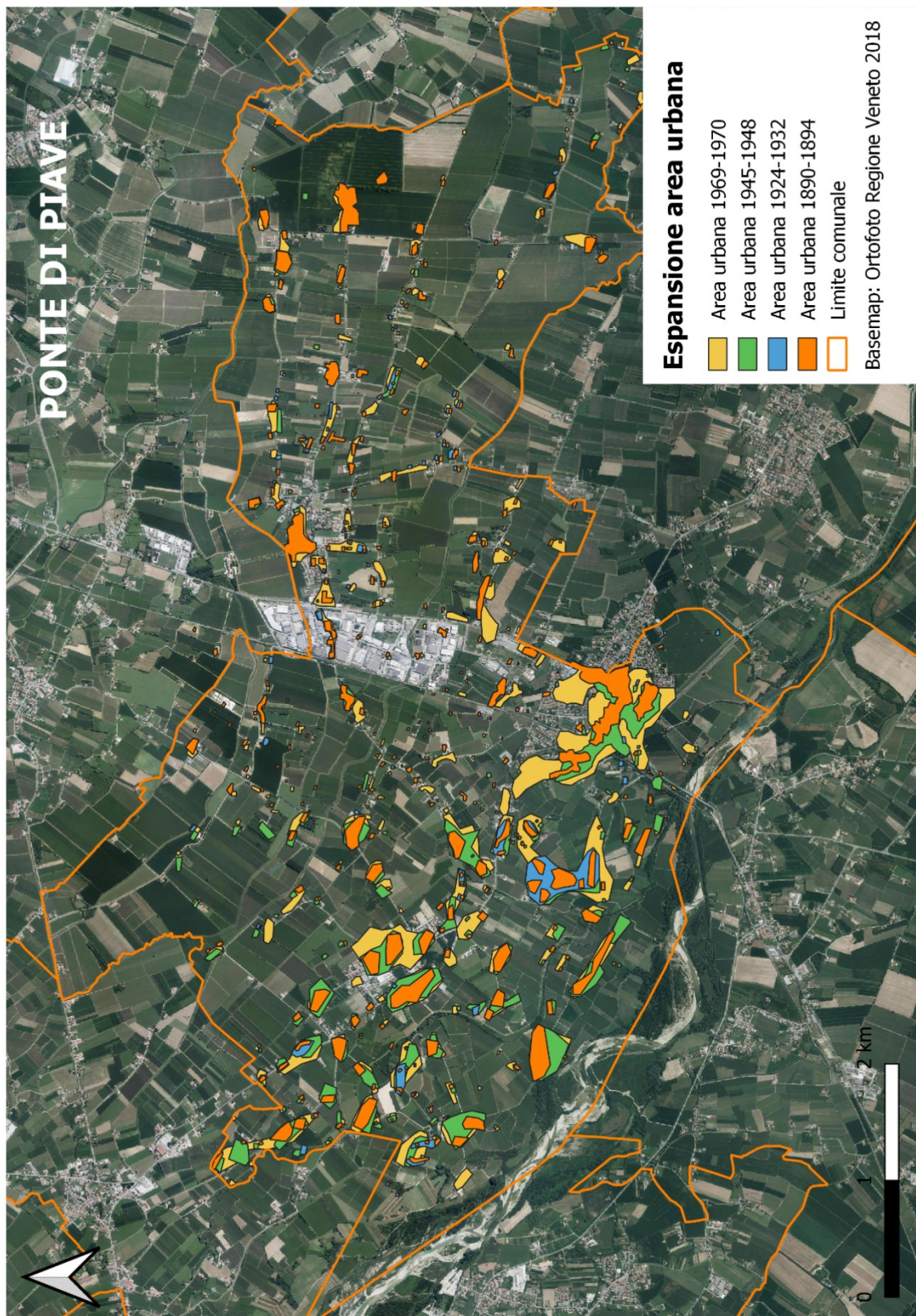


Figura 3.2.8 Carta dell'espansione dell'area urbana di Ponte di Piave 1890-2018; ortofoto della Regione del Veneto, 2018.

CAPITOLO 4

THEN & NOW

4.1 Foto attuali e foto storiche a confronto

Osservando foto e cartoline presenti nella bibliografia raccolta, si è deciso di mettere a confronto immagini storiche dell'abitato con la situazione attuale. Sono state scattate delle fotografie in campo dalla medesima prospettiva.

Via Postumia, ingresso al paese da Oderzo



Cartolina viaggiata il 10 marzo 1902 da Ponte di Piave a Locarno di Varallo, Biella;
editore Giuseppe Corder Ponte di Piave;

BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.101.

Sulla destra si trovano alcuni edifici tra cui l'albergo Sant'Angelo,
mentre sulla sinistra delle statue, poste al di sopra di piccoli pilastri,
delimitano la proprietà della villa Tommaseo Ponzetta.



Fotografia di Via Postumia con l'albergo Sant'Angelo
(oggi in disuso) il 10 gennaio 2023.



Cartolina viaggiata il 10 agosto del 1960 da Ponte di Piave a Torino;
 BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.138.
 Sulla destra si osserva com'era strutturato l'albergo Sant'Angelo.



Fotografia dell'albergo Sant'Angelo il 10 gennaio 2023.

Via Postumia



Cartolina con villa Loschi sullo sfondo viaggiata il 12 agosto 1910 da Treviso a Narbonne Francia; editore G.Corder – U. Fini Fotografo Treviso; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.131.



Cartolina con Villa Loschi e folla di curiosi in primo piano sulla Via Postumia viaggiata il 15 luglio 1915 da Ponte di Piave a Nola Caserta; editore Vittorio Stein Trieste; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.132.



Fotografia di Via Postumia il 10 gennaio 2023.

Via Postimia, veduta da Via Sottotreviso



Cartolina di Via Postumia viaggiata il 12 dicembre 1934
da Bocca Callalta Fagarè a Torino; editore A. Davanzo;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.133.



Fotografia di Via Postumia il 10 gennaio 2023.

Via Sottotreviso



Cartolina con primo piano dell'odierno Bar Sessolo con i clienti al tavolo e curiosi al lato, viaggiata il 5 giugno del 1915 e destinata ad un parrucchiere di Vicenza; non è indicato l'Editore ed il Fotografo; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.144.



Fotografia del Bar Sessolo sulla sinistra il 10 gennaio 2023.

Via Sottotreviso, Bar Sessolo



Cartolina viaggiata il 21 settembre 1952 da Ponte di Piave a Ferrara con il Bar Sport (oggi Bar Sessolo) sulla destra; edizione Mario Gaion Cartoleria;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.136.



Cartolina viaggiata il 18 aprile 1955 da Ponte di Piave a Bolzano con il Bar Sport sulla destra; edizione Mario Gaion Ponte di Piave;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.135.



Cartolina viaggiata il 14 agosto del 196... da Ponte di Piave a Priolo, Siracusa con il Bar Sport sulla destra; editore Facchin Cartoleria;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.136.



Fotografia di Via Sottotreviso con il Bar Sessolo sulla destra il 10 gennaio 2023.

Via Postumia, centro



Cartolina anni '40 non viaggiata con carri in Via Postumia; edizione A. Cadel Trieste, ristampa del 1951 Gaion M. Cartoleria;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.129.



Cartolina di Via Postumia viaggiata il 29 luglio 1967 da Ponte di Piave ad Ancona;
editore Facchin Ponte di Piave;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.137.



Fotografia di Via Postumia il 10 gennaio 2023.

Via Postumia, in direzione del municipio



Cartolina anni '50 del centro di Ponte di Piave con in fondo il municipio,
viaggiata da Ponte di Piave a Milano;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.135.



Fotografia del centro di Ponte di Piave il 10 gennaio 2023.

Il municipio



Cartolina anni '20 con il municipio appena costruito, non viaggiata; edizione Montagner Girolamo; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.139.



Fotografia del municipio il 10 gennaio 2023.



Cartolina con vista in primo piano del parco del municipio, viaggiata il 27 marzo 1959 da Ponte di Piave a Sondrio; edizione Gaion M. – Sari Cartoleria; proprietà riservata A. Cadel, Trieste; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.130.



Fotografia del municipio il 10 gennaio 2023.



Cartolina anni '60 con il municipio e la fontana non viaggiata; editore Rag Renato Fregonese; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.137.



Fotografia del municipio e della fontana il 10 gennaio 2023.

Via Postumia, ingresso al paese da Bocca Callalta



Cartolina con veduta della Via Postumia ancora inghiaiaata, viaggiata il 6 novembre 1930 da Ponte di Piave a Venezia; editore Adalgisa Davanzo. Foto J. Moretti di San Pietro di Romagna; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.123.



Cartolina fine anni '40 con la strada asfaltata, non viaggiata; edizione M. Gaion Cartoleria; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.128.



Fotografia di Via Postumia il 10 gennaio 2023.

Via Roma



Fotografia che ritrae Via Roma i giorni successivi all'alluvione il 4 novembre 1966;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.106.



Fotografia di Via Roma il 10 gennaio 2023.

La chiesa



Fotografia della chiesa e del campanile di Ponte di Piave distrutti dopo i bombardamenti il 22 novembre 1917; Österr. Kriegsarchiv, Wien; BUCCIOL Eugenio, *L'invasione del 1917-1918*, p.72.



Fotografia della chiesa e del campanile di Ponte di Piave il 10 gennaio 2023.



Fotografia interna della chiesa di Ponte di Piave distrutta dai bombardamenti il 22 novembre 1917; Österr. Kriegsarchiv, Wien; BUCCIOL Eugenio, *L'invasione del 1917-1918*, p.76.



Fotografia interna della chiesa il 10 gennaio 2023.

Il ponte sul Piave



Cartolina con vista del paese arrivando dal ponte, viaggiata il 18 agosto 1933 da Ponte di Piave a Pinè, Trento; editore A. Davanzo Ponte di Piave;
BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.127.



Fotografia del paese arrivando dal ponte il 10 gennaio 2023.

Viale della stazione ferroviaria



Cartolina con veduta del viale alberato di accesso alla stazione, viaggiata il 13 novembre 1928 da Ponte di Piave a Angri Salerno; edizione Adalgisa Davanzo, foto di J. Moretti S. Pietro di R.; BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo, *Ponte di Piave*, p.130.



Fotografia del viale della stazione ferroviaria il 10 gennaio 2023.

CONCLUSIONI

Con questo elaborato ho voluto analizzare l'evoluzione dei fattori geografici e storici che hanno caratterizzato la nascita e lo sviluppo del comune di Ponte di Piave.

Nel primo capitolo ho descritto la trasformazione del territorio dal punto di vista geologico-geografico della regione. Si è osservato come la presenza di numerosi tracciati fluviali e la differenza di altitudine abbiano contribuito a segmentare il territorio di pianura secondo le diverse direttrici di sedimentazione. Si è fatto cenno inoltre alle variazioni di alcuni tracciati fluviali secondo alcune ricostruzioni storiche o specifici studi geomorfologici.

Ho dedicato successivamente il secondo capitolo ai sistemi di insediamento, di adattamento e di modifica del paesaggio adottati dall'uomo nel corso del tempo che hanno permesso la nascita e l'espansione dell'abitato e delle infrastrutture. Ponte di Piave ha dovuto costantemente confrontarsi sia con la presenza umana, che risale alla preistoria, e sia con il rischio idraulico connesso alla vicinanza col fiume Piave, subendo nel tempo gli effetti di ripetute inondazioni. D'altra parte, il Piave, ha rivestito un'importanza fondamentale durante la Prima guerra mondiale, come ultima linea di difesa dopo la rotta di Caporetto.

Le foto storiche, confrontate con le immagini attuali, registrano i cambiamenti nel tessuto urbano intervenuti dopo il primo conflitto mondiale. La maggior parte degli edifici ancora oggi esistenti sono stati costruiti negli anni del primo dopoguerra.

Nel terzo capitolo, ho analizzato, attraverso la cartografia storica, la modifica del paesaggio ad opera dell'uomo. Ho analizzato il sistema di posizionamento austro-ungarico attraverso gli elementi militari presenti in una carta della Prima guerra mondiale ed è stato interessante capire come l'esercito nemico abbia sfruttato e modificato il territorio. Da una foto aerea della Seconda guerra mondiale sono stati evidenziati i danni nelle aree colpite dai bombardamenti alleati.

È stata inoltre effettuata un'analisi temporale della cartografia storica per studiare l'espansione dell'area urbana. In questo modo ho potuto osservare un importante aumento insediativo negli ultimi decenni.

Nell'ultimo capitolo è stato effettuato un confronto fotografico tra immagini storiche di epoca diversa e riprese attuali.

BIBLIOGRAFIA

- AZZALINI Innocente e VISENTIN Giorgio - *Piave, le ferite della Grande Guerra*, Bastiani editore, 2004.
- BERNARDI Mario e CORAZZA Angelo - *Ponte di Piave, una città sul fiume; per un tributo alla terra del "Fiume Sacro alla Patria"*, Gianni Sartori Editore, 2009.
- BONDESAN Aldino e BUSONI Simone - *Geomorfologia della provincia di Treviso*, Università degli Studi di Padova, dipartimento di Geoscienze, 2015.
- CORTELLAZZO Manlio - *Manuale di Cultura veneta; Geografia, storia, lingua*, regione del Veneto, Marsilio editori, 2008.
- CORTELLAZZO Manlio e AGOSTINI Tiziana - *Sussidiario di cultura veneta*, Neri Pozza Editore, 1996.
- MARCARINI Albano - *Paesaggi italiani. In: Il paesaggio italiano*, Edizioni Touring Club Italiano, 2000.
- MENEGALDO Simone - *Duemila anni di storia in riva alla Piave*, Sismondi editore, 2010.
- MINNITI Fortunato - *Il Piave*, Società editrice il Mulino, 2000.

SITOGRAFIA

www.catalogo.beniculturali.it
www.cronologia.it
www.esercito.difesa.it
www.locusglobus.it
www.pontedipiave.com
www.regione.veneto.it
www.treccani.it
www.tuttitalia.it
www.vinilecenturie.it
patrimonioculturale.regione.emilia-romagna.it

Ringraziamenti

*Dedico questa tesi a tutti coloro che mi hanno regalato
tanti sorrisi in questi anni e mi hanno spronato
a dare il meglio di me stessa.*