



Centenario  
**GRANDE  
GUERRA**



REGIONE DEL VENETO

Storie di guerra  
luoghi di pace

**PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO**

(OPERE DI RECUPERO, RESTAURO, RISANAMENTO E RISTRUTTURAZIONE - CUP D77H15000020006)

## **RELAZIONE STORICA**



# **ITINERARIO LINEA DIFENSIVA DESTRA LEOGRA**

RECOARO TERME - TORREBELVICINO - VALDAGNO - CORNEDO VICENTINO  
MALO - CASTELGOMBERTO - ISOLA VICENTINA - MONTEVIALE - SOVIZZO

**progetto ortogonale 1**





**LA GRANDE GUERRA**  
**ITINERARIO DELLA LINEA DIFENSIVA “DESTRA LEOGRA”**  
**“ORTOGONALE 1”**

**PROGETTO DEFINITIVO/ESECUTIVO**  
**RELAZIONE STORICA**

Relazione storica – *Dott. Franco Rasia*

## Progetto ORTOGONALE 1

### Relazione storica

La ricerca storica relativa alle aree interessate dal progetto per un itinerario si è svolta su due fasi. La prima attraverso la consultazione di documenti, pubblicazioni, foto, disegni e mappe provenienti dagli archivi del Genio Militare di Roma, del Museo della Guerra di Rovereto, dall'archivio fotografico della biblioteca Civica di Valdagno, dagli archivi storici comunali ma anche da collezioni private di appassionati cultori della storia della Grande Guerra residenti nei Comuni aderenti al progetto.

.La seconda fase per mezzo di ricognizione sul campo per individuare le tracce dei manufatti e verificarne lo stato di conservazione.

La ricerca d'archivio ha permesso inoltre di individuare le opere realizzate, chi e quando le ha costruite e per quale scopo in relazione alla difesa del fronte. Si sono potute inoltre definire le caratteristiche tecnico-costruttive per ogni categoria di lavori.

### LE LINEE DIFENSIVE

Le valli dell'Agno e del Leogra, per la vicinanza al confine con l'Austria, già prima della Grande Guerra erano state oggetto di programmi di fortificazione per la difesa dei valichi della Lora, di Campogrosso e del Pian delle Fugazze.

Il sistema difensivo rientrava nel sottosettore *Agno-Posina* posto prima della guerra sotto la direzione del Comando militare dello *Sbarramento Agno Assa*.

Il progetto del 1911 di una fortezza con cupole girevoli sul monte Spitz di Recoaro (Q. 1131) rimase sulla carta, mentre la postazione per una batteria in barbetta con cannoni da 149G, servita da una comoda strada camionabile, fu realizzata sul monte Civillina a una quota di 962 m. dove all'inizio della guerra era posizionata la 502<sup>a</sup> batteria dell'Artiglieria d'Assedio.

I quattro pezzi di medio calibro potevano battere con precisione le strade del fondo valle dell'Agno e del Leogra.

Nel maggio 1915 la rapida avanzata delle truppe italiane in Vallarsa e sul massiccio del Pasubio allontanò il fronte e di conseguenza furono ridotti o sospesi tutti i lavori di costruzione di linee secondarie di resistenza.

I cannoni destinati a cima Campodavanti (Q.1608) e la batteria di Civillina furono ritirati e portati più vicino alle zone dei combattimenti.

I territori a nord della linea Crespadoro – Valdagno – Schio furono dichiarati “zona di operazioni”, all'interno della “Zona di guerra” che interessava l'intera provincia di Vicenza.

All'inizio del 1916 erano state realizzate essenzialmente solo due linee di incistamento nell'alta valle dell'Agno e nell'alta valle del Leogra. La prima dalla Gazza e dalle pendici del Passo Ristele che passando per Monte Rove, Monte Anghebe, contrada Storti, Colle di Santa Giuliana proseguiva a nord per Il Sassone fino a congiungersi con la linea Campogrosso – Cornetto – Pian delle Fugazze. Questa linea sarà mantenuta fino alla fine della guerra.

La situazione cambiò radicalmente dopo l'offensiva sferrata dagli Austriaci il 15 maggio 1916 (la Strafexpedition) sul fronte degli Altipiani Vicentini con l'obiettivo di raggiungere la pianura veneta e accerchiare le Armate dell'esercito italiano schierate sul fronte isontino e in Cadore.

Dopo sanguinosi combattimenti, la manovra austriaca fu bloccata su tutta la linea con gravi perdite di uomini, armi e materiali. In Vallarsa i soldati dell'Imperatore furono fermati sul Pasubio e al passo Buole mentre nel fondovalle erano giunti a pochi chilometri dal passo di Campogrosso.



Da parte italiana, grande fu la paura di doversi ritirare su linee arretrate, ancora incomplete e poco armate. Il limite della “zona di operazioni” fu spostato a Cornedo, Castelgomberto e Sovizzo. Era evidente l’importanza strategica del passo di Campogrosso così come la necessità di una linea di difesa nord-sud che potesse contenere, in caso di crollo del Pasubio, l’avanzata austriaca nelle valli dell’Ago e del Leogra e in seguito in direzione di Vicenza e Verona.

Il Comando della 1<sup>a</sup> Armata progettò e fece realizzare una serie di linee difensive nell’alta Vallarsa e una di massima resistenza (2<sup>a</sup> linea) sul crinale tra monte Obante, Campogrosso, catena del Sengio Alto, passo Pian delle Fugazze e Pasubio.

Nel febbraio del 1917 risulta in costruzione una breve linea di incistamento, all’interno della seconda linea, nel pianoro di Campogrosso in territorio vicentino e una **Terza Linea** dal Passo della Lora per il caposaldo della Gazza, monte Rove, contrada Storti, Santa Giuliana, contrade Tezzeta e Floriani, cima Cucco Moro, Le Some, colline a sud di Valli dei Signori, Enna, passo di Santa Caterina e monte Novegno.

Compare in questo periodo una **Quarta linea** strategica di resistenza costituita da due linee ortogonali che diventeranno le prime versioni dell’Ortagonale 1 e 2.

La linea strategica, denominata *Ortagonale 1* o *Destra Leogra*, risulta ben delineata a fine inverno del 1917 sulla destra orografica del torrente Leogra con inizio allo sbocco di Valle di Manfron e per Torrebelvicino, Magrè, San Vito di Leguzzano raggiunge Case di Malo sempre posizionata ai piedi delle colline.

Non compare ancora la linea difensiva di cresta fra la valle dell’Ago e del Leogra. Esiste solo un breve tratto tra cima Cucco Moro e cima Le Some in quanto parte della Terza Linea e risulta in costruzione una postazione isolata per artiglieria con la relativa strada carrettabile a cima La Locchetta in comune di Recoaro.

L’altra linea strategica trasversale alla *Destra Leogra*, denominata *Ortagonale 2*, anche questa modificata nel tracciato nella seconda metà del 1917, iniziava a cima Campodavanti, scendeva sul monte Anghebe e raggiunta la quota a nord di malga Ofra (ora demolita) piegava verso est lungo le pendici settentrionali del monte Falison e del monte Spitz, si abbassava sul pianoro dei Prè e proseguiva in quota sotto contrada Povoli per scendere nel fondovalle a sud di Bonomini.

Attraversato il torrente Ago risaliva il monte Civillina fino a contrada Fracassi raggiungendo la val Leogra appena ad est del passo della Camonda per poi collegarsi in quota al passo di Manfron e scendere verso l’omonima contrada e il ponte delle Capre dove incrociava l’Ortagonale 1. Da contrada Righellato l’Ortagonale 2 risaliva il versante opposto della valle verso l’abitato di Enna e il Novegno.

Una mappa delle linee del 7 aprile del Comando del V<sup>o</sup> Corpo d’Armata compare una nuova linea a mezza costa in destra Leogra tra il monte Cengio, monte Magrè e Leguzzano.





Linee sul Civillina nel gennaio del 1917

All'inizio di aprile del 1917 il generale Luigi Cadorna, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito italiano, visitò il fronte della Vallarsa e del Pasubio e poi le linee di Campogrosso e del Civillina<sup>1</sup>. Il generale Cadorna, non soddisfatto dell'impostazione del sistema difensivo e riconoscendo l'importanza strategica del settore, con una lettera del 14 aprile 1917 al Comando della 1ª Armata, ordinò il completamento della Destra Leogra fino al campo trincerato di Vicenza e la costruzione di una nuova linea difensiva sullo spartiacque tra le valli dell'Agno e del Leogra da Campogrosso fino a Monteviale e Creazzo passando per Civillina e Priabona.

Il comando del Genio del V° Corpo d'Armata predispose immediatamente un nuovo progetto dell'Ortagonale 1 che però non partiva da Campogrosso ma dal monte Castelliero (a sud del Pian delle Fugazze) da dove si dirigeva verso lo Spitz di Staro e il passo Xon da dove proseguiva in cresta secondo le direttive di Cadorna<sup>2</sup>.

Anche l'Ortagonale 2 veniva ampiamente modificata abbandonando il tracciato sui versanti per seguire un tracciato di cresta più lineare che può essere così descritto: monte Obante, Campodavanti, Spitz di Recoaro, cima Bocchese, cima del monte Civillina (lungo il Sentinello), monte Cengio, monte Enna, Passo di Santa Caterina, malga Pianeti e monte Novegno.

Le due grandi linee Ortogonali si intersecavano sul Monte Civillina e costituivano più compartimenti difensivi *“corrispondenti ugualmente bene a tutte le ipotesi strategiche possibili, non escluse le più catastrofiche ed inverosimili, quale ad esempio la caduta dell'intera barriera Pasubio- Novegno”*.<sup>3</sup>

Queste due linee principali erano integrate con altre linee avanzate nella pianura vicentina (‘‘Linea del Piano’’, di fronte all'ortogonale 1, lungo il Leogra – Ca Trenta - San Vito – Malo – Isola - Castelnuovo -campo trincerato di Vicenza<sup>4</sup>).

L'importanza di queste linee strategiche è apparsa ancora più evidente alla fine di ottobre dello stesso anno quando gli austriaci affiancati da unità dell'esercito tedesco sfondarono il fronte a

<sup>1</sup> Claudio Gattera, *La grande Guerra nella Valle dell'Agno*, 2003, p. 13.

<sup>2</sup> Claudio Gattera, *Il Monte Civillina tra natura e storia*, ANA Valdagno 2012, p. 49.

<sup>3</sup> V. Corpo d'Armata – Monografie della sistemazione difensiva del territorio del V. Corpo d'Armata -1.1.1918 p. 13.

<sup>4</sup> Com. Genio I. Armata - Relazione Feb 1918 .

Caporetto e arrivarono al fiume Piave e sul monte Grappa. L'Ortagonale 1 diventava fondamentale linea di arresto in previsione di un eventuale arretramento del fronte sulla linea Mincio-Po. I lavori di completamento della linea proseguirono con fasi alterne fino alla conclusione del conflitto nell'autunno del 1918.

## LA VIABILITA'

Dopo aver ordinato alla I<sup>a</sup> Armata la costruzione della nuova Ortogonale 1 il generale Cadorna scriveva: *“Richiamo altresì l'attenzione di V.E. sulla questione stradale nel senso che ogni linea abbia una buona strada di arroccamento sul rovescio; arroccamento che per la progettata linea di Val Leogra, nella parte più a monte (fra Campogrosso e Civillina) manca. A questi lavori stradali nonché alla organizzazione dei capisaldi si dovrà dare la precedenza quando si passerà dal progetto all'esecuzione....”*.

Proprio l'adeguamento della scarsa viabilità esistente e la costruzione di nuove strade a servizio delle linee difensive delle Ortogonali 1 e 2 modificarono profondamente il paesaggio dell'intera area e rappresentano tuttora un validissimo e capillare sistema viario del territorio montano dell'Alto Vicentino.

Si deve pensare che all'inizio del conflitto la dorsale tra Agno e Leogra era attraversata solamente da due strade: La Recoaro – Valli dei Signori (poi Valli del Pasubio) e la Cereda – Priabona – Malo. Il collegamento tra le cittadine di Valdagno e Schio era costituito da una ripida mulattiera.

La nuova linea difensiva doveva quindi usufruire di tre tipologie di viabilità:

- Interna alla linea e di arroccamento parallela alla linea stessa;
- Dal fondovalle e ortogonale alla linea strategica;
- Strategica per il ripiegamento dell'Esercito e per i rifornimenti del fronte .

L'attività del Genio Militare si concretizzò attraverso due tipi di intervento; il primo, più impegnativo riguardava la costruzione di nuove strade e mulattiere, il secondo, non meno importante rivolto all'adeguamento della viabilità esistente mediante lavori di allargamento, riduzione delle pendenze, ampliamento delle curve, consolidamento o rifacimento dei ponti ed eliminazione delle strettoie nei centri abitati anche con la demolizione di fabbricati.





Carta stradale della zona di Recoaro

In merito alle caratteristiche della viabilità militare presente nell'area, è stato possibile accertare l'esistenza di direttive ben precise da parte del Genio Militare circa la progettazione e realizzazione delle strade militari e delle opere accessorie.

Le strade militari erano divise nelle seguenti categorie<sup>5</sup>:

**Camionabili:** Adatte al transito di autocarri, fondo stradale adatto a sopportare carichi pesanti, con una larghezza superiore ai 3 metri, spesso a due corsie di marcia, pendenze non superiori al 10%, raggio di curvatura superiore ai 6 metri. L'Istituto Geografico Militare (IGM) le definiva come rotabili di 1. 2. e 3. classe a seconda della larghezza.

**Carrozzabili:** Adatte al transito di automezzi e carri, larghezza superiore ai 2,5 metri, pendenze non superiori al 10% , salvo per brevi tratti fino al 15%, raggio di curvatura di 6 metri, fondo artificiale. l'IGM le definiva di 4 classe, non soggette a manutenzione regolare e prevedeva la ricognizione prima del transito di traini di artiglieria.

Una larghezza di m 1,60 permetteva il transito delle carrette alpine. Le nuove strade costruite dai militari presentano una grande quantità di opere accessorie per il sostegno del terreno e per l'allontanamento delle acque meteoriche.

**Mulattiere:** Destinate al transito delle salmerie ma spesso predisposte anche per il traino su carrelli di pezzi di piccolo calibro (carrettabili per artiglieria), larghezza da m 0,80 a m 1,60, pendenze generalmente del 12%, e per brevi tratti fino al 15% - 20%. Raggio di curvatura, per le sole salmerie di m 1. Solitamente con fondo naturale e presenza di cunette trasversali in pietra o legno.

**Sentieri:** Costruiti per collegare le immediate retrovie alle prime linee o per permettere lo spostamento delle truppe lungo il fronte, avevano pendenze costanti che potevano raggiungere il 30%, larghezza di 80 centimetri, dove necessario erano attrezzati con corde fisse. In alcuni tratti

<sup>5</sup> *Manuale per l'ufficiale del Genio*- Ispettorato generale del Genio – Roma 1918

di forte pendenza venivano ricavati i gradini dalla roccia in posto o venivano realizzati in pietra, calcestruzzo o legno con pendenza della scala fino al 100%.

Le strade che consentivano il passaggio di carri venivano definite rotabili, se dotate di fondo artificiale e carreggiabili, o anche carrarecce, se dotate di fondo naturale.<sup>6</sup>

La viabilità militare, dalla strada camionabile al sentiero, presentava le seguenti caratteristiche tecniche che ne hanno permesso il riconoscimento:

- Larghezza e pendenza costanti
- Pendenza ridotta nei tornanti
- Raggio di curvatura adeguato al tipo di strada
- Lavorazione del sasso a secco per i manufatti
- Uso di materiali da costruzione reperiti in loco
- Tracciati coperti alla vista ed al tiro del nemico
- Presenza di ripari in caverna lungo il tracciato
- Tracce dei fori da mina nei ricoveri in caverna e nel pietrame riutilizzato

Tutte le seguenti strutture principali ed opere accessorie avevano la stessa tipologia costruttiva:

- Muri di sostegno (anche a gradoni)
- Ponti in pietra (in alcuni casi con volto in calcestruzzo)
- Gallerie in roccia (a volte con ingressi rinforzati con opere di c.a.)
- Pozzetti, cunette laterali e cunette trasversali
- Cordoli di contenimento in pietra squadrata
- Protezioni con paracarri in pietra lavorata o parapetti in legno
- Fontane in cemento per l'abbeverata di muli e cavalli
- Fornelli da mina e depositi di esplosivo
- Piazzali di manovra e di scambio

Anche le altre opere militari, sia che si trattasse di una linea difensiva o di un semplice acquedotto, presentavano le stesse tipologie costruttive e le stesse scelte progettuali che ne confermavano l'origine.

In alcuni casi la paternità della strada, di una galleria o di una fontana è stata confermata dalla presenza di cippi, date o iscrizioni.

La conoscenza delle caratteristiche costruttive dei manufatti è stata quindi l'elemento fondamentale per la ricerca e identificazione sul terreno ed in qualche caso per la scoperta di opere non conosciute.

La conferma della costruzione di alcune opere non presenti nei documenti d'archivio è venuta anche attraverso il confronto delle cartine topografiche dell'IGM pubblicate prima, durante e dopo la guerra o dall'esame dei fogli del catasto dopo l'acquisizione al demanio pubblico della nuova viabilità.

---

<sup>6</sup> *Istruzione sui lavori da zappatore*, – Voghera Enrico, tipografo editore del giornale militare – anno 1912 p. 113



## L'ARTIGLIERIA

Tutta la linea Ortogonale 1 era completata da una fitta rete di postazioni per piccoli e medi calibri di Artiglieria, i primi sulla linea, e i secondi quasi sempre più defilati ma a poche centinaia di metri di distanza.

Si possono ancora vedere chiaramente le piazzole per piccoli e medi calibri a Campogrosso, Spitz di Staro, M. Cucco Moro, Cima Le Some, La Locchetta, Civillina, M. Cengio, Monte Faedo, Monte Soglio, M. San Vittore con postazioni in caverna forse occupate dagli Inglesi, Monte Piano, Torreselle e poi nei caposaldi della Guizza e della False fino a Monteviale.

Altre postazioni più arretrate erano occupate nell'autunno del 1917 dagli artiglieri francesi in località Tezzon di Cereda.

Tutte le postazioni si servivano di ricoveri in caverna e a volte di spaziosi depositi in roccia per munizioni come quello della Valle delle Lore su monte Faedo costruito dalla 47<sup>a</sup> batteria d'Assedio nell'aprile del 1918.

Nel 1918 sono in linea numerose batterie di piccoli e medi calibri con cannoni del tipo 87 B, 75/911, 75 /A, 120 e 149 G . A Campogrosso e alla Guardia sono in posizione i grossi obici da 305 mm il cui traino è stato possibile grazie alla nuova strada camionabile ultimata nel 1917.

## I CAMPI D'AVIAZIONE

Dopo i bombardamenti aerei austriaci del 1916 si diffonde l'impiego delle batterie contraeree a difesa delle trincee e dei centri abitati. Anche lungo l'Ortogonale 1 possiamo segnalare quattro postazioni: una sul monte Baffelan (Ofre) della 258<sup>a</sup> Sezione Antiaerea con 2 cannoni 75/911, una sullo Spitz di Staro della 115<sup>a</sup> Sezione Antiaerea con 4 cannoni 75 /A<sup>7</sup>.

Una ricognizione del novembre del 2014 ha permesso di individuare una postazione antiaerea, molto ben conservata e finora mai documentata, per 2 cannoni a cima Campogrosso all'inizio dell'itinerario in progetto.

Una quarta postazione contraerea, sempre per due cannoni, è ben visibile sulla quota immediatamente a sud del passo della Zovo di Novale in territorio di Schio.

---

<sup>7</sup> AUSSME Diario del V° Corpo d'Armata, 1.2.1918 - 31.5.1918



Postazione antiaerea a cima campogrosso.

Per contrastare l'attività dell'aviazione austriaca, particolarmente insidiosa a partire dal maggio del 1916, a ridosso dell'Ortagonale 1 furono attivati ben tre aeroporti militari a Castelvomberto, a Sovizzo e a Trissino<sup>8</sup>.

I primi due fanno parte di questo progetto di valorizzazione che ne segnala le superfici di volo e in quello di Sovizzo due spaziosi rifugi antiaerei, uno dei quali scoperto durante la ricognizione del 25 febbraio 2016.

## IL PERCORSO STORICO

Proprio la valorizzazione della linea Ortogonale 1, nella sua forma definitiva, attraverso un itinerario storico costituisce l'obiettivo del presente progetto che ne individua i tratti più interessanti e meglio conservati, con una particolare attenzione alla viabilità militare a servizio delle linee. L'itinerario utilizza infatti per la quasi totalità strade, mulattiere e sentieri militari realizzati negli anni 1916-1918 del conflitto.

Lungo il percorso si possono così osservare tutti gli elementi caratteristici dei lavori nel campo di battaglia (postazioni, trincee, camminamenti, piazzole per artiglieria, osservatori, ricoveri in caverna, siti per baracche) e tutte le relative infrastrutture (aeroporti, strade, mulattiere, sentieri, gallerie, fornelli da mina, acquedotti, teleferiche).

Si possono inoltre analizzare le tracce delle varie linee difensive realizzate in periodi diversi tra il 1916 e il 1918 e vedere come si incrociano, si sovrappongono o si appoggiano fino a individuare il tracciato definitivo dell'Ortagonale 1 come appariva alla fine della guerra.

Interventi iniziati nel 1916 nella parte a monte del tracciato proseguirono nel 1917 e nel 1918 fino alla fine del conflitto interessando i tratti collinari verso la pianura fino alla loro unione con il campo trincerato di Vicenza

L'Ortagonale 1, che iniziava comprendendole, dalle difese della conca di Campogrosso e arrivava sulle colline di Monteviale, era formata da una serie di caposaldi che si difendevano reciprocamente, protetti da una linea ininterrotta di reticolati. La profondità e la sicurezza della linea

<sup>8</sup> Per approfondimento vedi Dina Tamiozzo, *La prima guerra mondiale a Castelvomberto e Sovizzo*, Vicenza 1998

Dina Tamiozzo, *Sulle tracce dei soldati in villa Dalle Ore Buffa*, Castelvomberto 2015.



era garantita da una linea avanzata detta *Linea del Piano* che correva ai piedi delle colline dal Ponte delle Capre a monte di Torrebelvicino fino a Castelnuovo (Isola Vicentina) dove si collegava al campo trincerato di Vicenza.

Il tratto Campogrosso – passo Xon di Staro presentava un susseguirsi di postazioni servite da una capillare viabilità militare minore realizzata sui versanti in sinistra orografica dell'alta Val Calda. Tra lo Xon di Staro e la contrada Busellati la linea correva in cresta, servita ininterrottamente da una nuova strada carrozzabile. Il tratto era dominato dalla cima Cucco Moro (Q. 794), dove era stato realizzato un caposaldo con tratti di trincea e postazioni per piccoli calibri di artiglieria, tuttora ben conservate.

Il tratto da contrada Busellati – passo dei Branchi – passo della Camonda è caratterizzato da una serie di colline a quote vicine agli 800 m, servite da una mulattiera di arroccamento e da una serie di strade carrozzabili o carrettabili di collegamento con il fondovalle (vedi Strada Recoaro - Fonte Franco - Alpe - Le Some). Su tutta la linea sono rilevabili postazioni, trincee, ricoveri in caverna. Spicca la notevole organizzazione del caposaldo di cima La Locchetta (q. 806), rinforzato da una batteria di cannoni di piccolo o medio calibro.

Al passo della Camonda inizia il complesso ed esteso caposaldo del monte Civillina (q. 962) difeso da più linee concentriche con postazioni per MG in caverna. La cima è servita da tre mulattiere su opposti versanti e da una strada camionabile. Un acquedotto con stazione di pompaggio in contrada Retassene permetteva il rifornimento idrico agli uomini della batteria da fortezza presente sulla sommità fin dall'inizio della guerra. Il caposaldo di Civillina controllava, con il vicino caposaldo di monte Cengio, il passo di Manfron in destra Leogra.

Da monte Civillina al passo Zovo di Novale la linea è dominata dalle quote del monte Varolo, monte Scandolara e monte Castrazano, servite sul rovescio dalla strada camionabile costruita nel 1917 risalendo la valle di Retassene e proseguendo per contrada Castrazano e il passo dello Zovo. Una rotabile, con inizio sulla strada sopra descritta a q. 739 nell'alta Val Grande, raggiungeva le postazioni in cresta fino a q. 949 di monte Scandolara. Proseguendo sulla camionabile verso lo Zovo si possono osservare due fontane militari per l'abbeverata dei quadrupedi e per il rifornimento dei soldati.

Sulla collina a sud del passo dello Zovo, sulla cima di monte Magrè (q. 711), si trova una postazione per due pezzi di artiglieria contraerea da 75/911 con i cordoli circolari in calcestruzzo ancora ben conservati.

La linea difensiva principale proseguiva in cresta verso sud toccando la cima del Mucchione di Schio e l'altopiano Faedo – monte Casaron, protetta dalle postazioni avanzate di monte Soglio. Il 31 gennaio 1918 l'Ortagonale 1, dal passo del Lupo (Campogrosso) al passo dello Zovo, poteva essere occupata dalle truppe e nel tratto successivo fino a Casa Danzi e Mucchione erano in corso lavori di completamento delle postazioni e dei ricoveri in caverna. Alla fine della guerra anche il rimanente tratto era dotato di postazioni di artiglieria da fortezza, trincee, rifugi e depositi in caverna. Tutta la linea era servita da una strada camionabile in quota dallo Zovo al passo di Priabona, completata nel 1917.

Dal passo di Priabona la linea principale saliva sul monte Pulgo e proseguiva in cresta fino a alle località Torreselle, Ignago e Monteviale, con avamposti sul monte Piano a sud della cittadina di Malo, sul monte Guizza e monte False, tutti dominanti la pianura vicentina. Anche quest'ultimo tratto di linea era ben servito da una adeguata viabilità sia in senso longitudinale sia con collegamenti trasversali a cavallo della dorsale.

Da contrada Porra, nei pressi di Priabona, aveva inizio la strada carrozzabile per il collegamento al caposaldo del monte Piano.

Importante, e per lunghi tratti conservata intatta, risulta la strada carrozzabile Cereda - monte Pulgo – Valdilonte, così come la camionabile Valle di Castelgomberto – Torreselle – Isola Vicentina.

Di particolare pregio sotto l'aspetto costruttivo il muro di sostegno di un tornante sulla strada di monte Pulgo realizzato con blocchi di pietra estratti sul posto e con un'altezza di 6 metri.

Interessanti anche alcuni tratti di strada tra Ignago e Creazzo progettati dalle truppe francesi nel 1918 e realizzati con una diversa tipologia costruttiva.

Numerosi lungo la viabilità minore sono i ricoveri in caverna per la difesa dei soldati da eventuali bombardamenti dell'artiglieria e soprattutto dagli attacchi aerei diventati sempre più frequenti ed efficaci.

Tutta l'Ortagonale 1 era protetta da una linea avanzata detta *Linea del Piano* che correva da Schio al Campo trincerato di Vicenza ai piedi delle colline. In località San Zeno, a sud di Ignago la linea incrociava le difese esterne del Campo trincerato di Vicenza e alcuni chilometri più avanti, nei pressi della cava di lignite in comune di Monteviale, si saldava alla linea principale di difesa della città.

La linea fu presidiata da soldati e artiglieri italiani ma nella sua parte centrale anche da soldati alleati francesi e inglesi inviati in Italia dopo la disfatta di Caporetto.

La quantità delle opere per una difesa passiva ed attiva, lo sviluppo della viabilità principale e secondaria, le interruzioni stradali previste e i numerosi acquedotti costruiti costituiscono un museo all'aperto delle opere difensive della Grande Guerra e dimostrano l'importanza strategica che lo Stato Maggiore dell'Esercito attribuì all'Ortagonale 1/Destra Leogra.

dott. Franco Rasia