

WIGWAM

NEWS



Cantieri di Esperienza Partecipativa

C.E.P.



21-22

Progetto finanziato dalla Regione del Veneto con risorse statali del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali



Linda Nadali
di anni 10
di Cerea (Vr)



In collaborazione
con HUMANITAS ACT
di Legnago (Vr)

La linea è stata usata anche durante la Seconda Guerra Mondiale per motivi militari. Lo scalo merci della stazione di Aselogna è stato colpito il 31 ottobre 1944, provocando l'incendio di un vagone merci in sosta



**La Wigwam
Local Community
Valli Grandi Veronesi
Italy**

OSTIGLIA-TREVISO, DA PAVENTATA CAMIONABILE A VIA CICLIABILE

Nel 9° episodio, la testimonianza di Federico resa a Linda sul pericolo sventato di una strada camionabile sull'antico sedime ferroviario

Sono Linda Nadali, frequentante la classe 5^a della scuola elementare di Asparetto di Cerea, ho 10 anni e ho incontrato a scuola Federico Carbonini che mi ha raccontato della ferrovia Ostiglia-Treviso.

Linda: presentati. Come ti chiami? Quando sei nato?

Federico: sono Federico Carbonini,

sono nato il 6 gennaio del 1992 e sono di Cerea, nella provincia di Verona.

Linda: quindi sei troppo giovane per aver usato la ferrovia Ostiglia-Treviso.

Federico: sì, quando sono nato la ferrovia Ostiglia-Treviso era già chiusa da oltre venticinque anni nel mio Comune di residenza. Mi sa-

rebbe piaciuto vederla aperta, ma purtroppo non mi è stato possibile.

Linda: in che modo l'hai conosciuta?

Federico: ho conosciuto l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso per puro caso, quando ho saputo da amici che passava anche dal mio comune di residenza. Poi ho iniziato a fare molte ricerche ed ho trovato molti documenti e foto inte-

OSTIGLIA-TREVISO DA STRADA CAMIONABILE A PISTA CICLOPEDONALE



CAMPOSAMPIERO-VIGONZA

20 giugno 2005

LA BATTAGLIA POPOLARE PER L'OSTIGLIA CICLABILE



E' la più lunga tratta dismessa

CURTAROLO. La ferrovia Ostiglia, dismessa alla fine della seconda guerra mondiale, traccia un percorso di 118 chilometri, da Treviso a Mantova, passando per 2 regioni e 5 province (Treviso, Padova, Vicenza, Verona e Mantova). Il sedime (ovvero il terreno su cui passavano i binari) di questa ex ferrovia risulta essere il tratto più lungo presente tra 15.000 chilometri di ferrovie dismesse in tutto il territorio nazionale. Il suo percorso è quindi di rilevante ambientale assoluta, dato le potenzialità che questa via, per la maggior parte immersa nel verde, offre. Il Piano della mobilità ciclabile della Regione e un accordo tra Province e Comuni prevedono la realizzazione di una ciclovia. Già realizzata e inaugurata nella zona del Parco del Sile a Treviso, l'Ostiglia ciclabile trova difficoltà a nascere nel Padovano, a causa di un recente progetto di utilizzare quel tratto di territorio per costruirvi una strada camionabile di allacciamento tra la Valsugana e la Statale del Santo. (a.b.)

Oltre cinquecento partecipanti in bici da tutto il Veneto alla manifestazione contro la camionabile a Curtarolo

Inaugurata la pista fai-da-te

Il comitato ha riattivato un chilometro dell'ex ferrovia

CURTAROLO. In bicicletta lungo l'Ostiglia in segno di protesta. Quasi 600 persone, tutte rigorosamente munite di bicicletta, si sono unite da tutta Italia al comitato Ostiglia ciclabile (attivo in collaborazione con la Fiaab) per la ciclomaneifestazione che si è svolta ieri, da Camposampiero fino a Curtarolo per tornare poi a Camposampiero, allo scopo di promuovere la realizzazione della pista ciclabile sul sedime dell'ex ferrovia, oggi minacciato da un progetto della Provincia di Padova che mira alla costruzione di una strada camionabile tra Campo San Martino e Curtarolo. La manifestazione di protesta ha richiamato comitati da Trento, Treviso, Bologna, Mestre, Venezia e Vicenza, e ha visto la partecipazione del centrosinistra regionale con i consiglieri Carlo Covi e Giovanni Gallo, del Parco del Sile, e dell'associazione mobilità dolce Comodo. Slogan della giornata: «Pedalata sulla ferrovia Ostiglia, come promessa elettorale del presidente Casarini, accompagnata dalle parole del presidente del comitato Ostiglia ciclabile: «Vediamo se il nostro Comune, Curtarolo, continua a ignorarci, oppure prende atto che esiste un movimento che vuole valorizzare il nostro territorio». A prova di questo, i 500 partecipanti alla manifestazione hanno tagliato il nastro, percorrendo il primo chilometro di pista ciclabile sull'Ostiglia, immersa, come per tutto il suo percorso, nel verde. La sistemazione del percorso ciclopedonale è stata interamente realizzata dal comitato. Un'inaugurazione autogestita per «mostrare al comune di Curtarolo, che non ci sente o non ci vuol sentire, che per realizzare la pista ci vuole poco. Niente camion, niente cemento». Una pedalata di 15 chilometri complessivi quasi interamente su strada, tranne per la zona della pista ciclabile di Camposampiero e per il chilometro attraverso il verde che ricopre il sedime dell'ex ferrovia, con sosta nella zona Palazzina di Pieve, un'area verde all'estremità sulla riva

di Alice Babolin

del Brenta. Il comitato Ostiglia ciclabile non solo ha riscontrato una grande partecipazione, ma ha visto confermato il suo ruolo di sensibilizzazione nei confronti del territorio e dell'ambiente naturale, sensibilizzazione sviluppata concretamente con una petizione contro l'Ostiglia camionabile on-line, disponibile sul sito del comitato e della Federazione italiana amatori bicicletta (www.fiaab-online.it), che ha raggiunto in questi ultimi giorni quota 3.500 firme. Il comitato ha poi ritrovato un accordo firmato da tutti i sindaci del Padovano nell'anno 2000, con il quale la Provincia s'impegnava al recupero ambientale e al sostegno del cicloturismo sull'ex linea ferroviaria Ostiglia.



Immagini della manifestazione in bici di ieri mattina

Piran

Articolo pro ciclabile e contro la strada

ressanti. Ricerche fatte sia in internet, sia negli archivi, sia sui libri ed anche chiedendo alle persone vicine.

Linda: cosa ne pensi del progetto ciclabile per l'ex ferrovia Ostiglia-Treviso?

Federico: penso che sia un progetto strategico sul quale puntare molto per tutto il nostro territorio. Credo sia l'unico progetto di riqualificazione della ferrovia sul quale puntare, anche perché è l'unico che conserva il valore storico della ferrovia.

Linda: hai dei ricordi storici? O qualcosa che sai?

Federico: ricordi storici

non ne ho, però ho delle testimonianze di qualcuno che si ricorda la ferrovia attiva e anche delle foto vecchie molto belle. La linea è stata usata per circa trent'anni nella nostra zona a partire dal 1934 (da Ostiglia a Legnago). La ferrovia era usata sia dai passeggeri sia per il trasporto delle merci.

Ad Aselogna, ad esempio, arrivava il tabacco e gli studenti usavano quel treno per andare a scuola a Legnago. La linea è stata usata anche durante la Seconda Guerra Mondiale per motivi militari. Lo scalo merci della stazione di Aselogna è stato colpito il 31 ottobre 1944, pro-

vocando l'incendio di un vagone merci in sosta.

Linda:osci chi si ricorda la ferrovia aperta?

Federico: sì, conosco qualcuno della frazione di Aselogna, dove c'è la vecchia stazione, che si ricorda la ferrovia aperta e che ha fatto ora ad utilizzarla per un breve periodo. Anche negli altri comuni ho avuto molto da parlare con qualcuno che si ricorda della ferrovia. I passaparola sono stati importanti per scoprire alcuni dettagli che magari nei documenti non si trovano.

Poi bisogna un po' fare delle verifiche perché qualcuno, nelle testimo-

nianze, aggiunge qualcosa soltanto per creare una storia che colpisce, che fa effetto. Per quello sono fondamentali i documenti certi.

Linda: *perché avevano chiuso la ferrovia Ostiglia-Treviso?*

Federico: l'avevano chiusa principalmente perché c'era l'idea di fare una strada nella nostra zona. Mentre la parte padovana e trevigiana l'avevano chiusa per i troppi danni causati dalle bombe della Seconda Guerra Mondiale.

Linda: *la strada poi l'hanno realizzata?*

Federico: no, di fatto non è mai stato nemmeno presentato un vero progetto di questa strada. Era più che altro un'idea degli enti coinvolti durata parecchi anni. Alla fine, credo che nessuno a livello locale ci credesse veramente e quindi non se ne fece nulla nella nostra zona. Intenzioni più forti invece erano nella zona padovana. La il rischio di vedere una strada è stato veramente reale.

Linda: *cosa ne pensi della strada? È un bene non averla costruita?*

Federico: assolutamente sì! Ci sono strade ovunque, non ne servono altre. Ogni strada nuova è inquinamento in più. C'è un gran bisogno di piste ciclopedonali, proprio per ridurre traffico e inquinamento. Inoltre, una pista ciclopedonale aiuta il turismo del nostro territorio. Abbiamo tante bellezze da visitare. Penso che progetti come questo aiutino tutti a riemergere dalla crisi economica che abbiamo sofferto in questi ultimi anni.



Linda: *perché la pista ciclopedonale si chiama Treviso-Ostiglia?*

Federico: la pista ciclopedonale si chiama Treviso-Ostiglia perché hanno iniziato a costruirla partendo da Treviso. La ferrovia, in realtà, si chiamava Ostiglia-Treviso perché il chilometro 0 era a Ostiglia e dopo oltre 20 fermate arrivava a Treviso.

Tuttavia, visto che la ciclabile è un progetto di Regione del Veneto, è più corretta chiamarla Treviso-Ostiglia ora, visto che Ostiglia si trova in Lombardia, in provincia di Mantova ■

© Riproduzione riservata

**TEMA 2022: PATRIMONIO CULTURALE SOSTENIBILE**

Inserito nei contesti del cambiamento climatico, del patrimonio europeo e degli obiettivi di sviluppo sostenibile 2030 delle Nazioni Unite: le persone, i luoghi, le tradizioni, il rispetto dell'ambiente e l'apporto del patrimonio architettonico alla sostenibilità.



Giornate Europee
del Patrimonio

GIORNATE EUROPEE DEL PATRIMONIO WIGWAM* | 24-25 SETTEMBRE 2022

Tipo di evento:	Itinerario culturale
Comunità Locale Wigwam	Wigwam Local Community "Colli Euganei" - Italy
Titolo dell'evento:	Scopriamo la canapa... sul filo del tempo
	Il Museo della Canapa del Basso Padovano nasce da un progetto dell'Associazione <i>Il Ponte Onlus</i> , con lo scopo di divulgare la conoscenza di questa materia prima, fondamentale nell'economia del nostro territorio nel secolo scorso. Conoscere da vicino la canapa, il suo ciclo di vita, i metodi di raccolta, e gli utilizzi in ambito quotidiano: questo l'obiettivo del nostro ecomuseo, strettamente connesso con il territorio del basso padovano. Durante la giornata di sabato 24 inizieremo con una visita guidata al Museo della canapa, proseguiremo poi con la visita di Villa Bruni e della Chiesetta dell'Anconese per terminare il percorso con la scoperta degli ex maceratoi, con possibilità di pic-nic.
Denominazione luogo evento:	Museo della canapa e maceratoi

INFORMAZIONI PRATICHE

Accessibilità a disabili:	SI (con ascensore)
Data dell'evento:	Sabato 24 settembre 2022
Orari:	Ore 9:00 ritrovo davanti al Museo della canapa
Numero di posti:	15/20 persone a turno
Indirizzo luogo attività:	Via XXVIII Aprile, 3 - Megliadino San Vitale (Pd)
Prenotazione (si/no):	SI
Costo / Quota assoc:	Ingresso libero

ORGANIZZATORE

Nome organizzatore:	Associazione Il Ponte ODV
Sito internet:	www.wigwam.it - www.ecomuseocanapa.it
Pagina facebook:	@wigwam.collieuganei - @ilponteonlus
Partner dell'evento:	Comune Megliadino San Vitale - I. C. Megliadino e Villa Estense - Unità Pastorale di Borgo Veneto (Sig. Bruni Alessandro)

REFERENTE DELL'INIZIATIVA

Nome e Cognome:	Anita Filippi
Titolo, ruolo:	☐ Wigwam Linkman ☐ Wigwam Corrispondente ☒ Altro Referente
Contatto telefonico:	+39 340 4671911 - +39 340 9558559
Contatto e-mail:	ilponte.msv@gmail.com

(*) Rete associativa non profit per lo sviluppo equo, solidale e sostenibile delle Comunità Locali fondata in Italia il 3 dicembre 1972 - Associazione Nazionale di Protezione Ambientale ai sensi dell'art. 13 della legge n. 349/1986 riconosciuta con primo Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 347 del 15 dicembre 2017